

**PENEGAKAN HUKUM PIDANA TERHADAP KELALAIAN
PIHAK DISHUB YANG MENYEBABKAN KAPAL
TENGCELAM DAN MENIMBULKAN
KORBAN JIWA
(Studi Dinas Pehubungan Provinsi Sumatera Utara dan
Kepolisian Daerah Sumatera Utara)**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Syarat
Mendapatkan Gelar Sarjana Hukum**

Oleh:

**DIAN S BAYU PAMUNGKAS
1506200169**



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2019**



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id
Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Strata 1 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, bagi:

NAMA : DIAN S BAYU PAMUNGKAS
NPM : 1506200169
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : PENEGAKAN HUKUM PIDANA TERHADAP
KELALAIAN PIHAK DISHUB YANG
MENYEBABKAN KAPAL TENGGELAM DAN
MENIMBULKAN KORBAN JIWA (Studi di Dinas
Perhubungan Provinsi Sumatera Utara dan Kepolisian
Daerah Sumatera Utara)

PENDAFTARAN : 12 Maret 2019

Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah Lulus dari Ujian Skripsi Penulis berhak memakai gelar:

SARJANA HUKUM (S.H)

Diketahui
DEKAN FAKULTAS HUKUM

PEMBIMBING


Dr. IDA HANIFAH, S.H., M.H
NIP: 196003031986012001


Dr. IDA HANIFAH, S.H., M.H
NIP: 196003031986012001



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

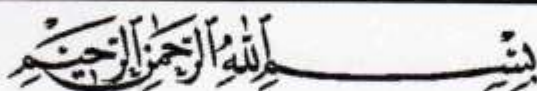
MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id

Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut



BERITA ACARA **UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA** **BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I**

Panitia Ujian Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Senin, Tanggal 18 Maret 2019 Jam 08.00 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang:

MENETAPKAN

NAMA : DIAN S BAYU PAMUNGKAS
NPM : 1506200169
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : PENEGAKAN HUKUM PIDANA TERHADAP
KELALAIAN PIHAK DISHUB YANG
MENYEBABKAN KAPAL TENGGELAM DAN
MENIMBULKAN KORBAN JIWA (Studi Di Dinas
Perhubungan Provinsi Sumatera Utara)
Dinyatakan : (B/A) Lulus Yudisium dengan Predikat Sangat Baik
() Lulus Bersyarat, Memperbaiki/Ujian Ulang
() Tidak Lulus

Setelah lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (SH) dalam Bagian Pidana.

PANITIA UJIAN

Ketua

Sekretaris

Dr. IDA HANIFAH, SH., M.H
NIDN: 0003036001

FAISAL, SH., M.Hum
NIDN: 0122087502

ANGGOTA PENGUJI:

1. NURHILMIYAH, S.H., M.H
2. FAJARUDDIN, S.H., M.H
3. Dr. IDA HANIFAH, S.H., M.H



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id

Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : DIAN S BAYU PAMUNGKAS
NPM : 1506200169
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM PIDANA
**JUDUL SKRIPSI : PENEGAKAN HUKUM PIDANA TERHADAP
KELALAIAN PIHAK DISHUB YANG
MENYEBABKAN KAPAL TENGGELOM DAN
MENIMBULKAN KORBAN JIWA (Studi di Dinas
Perhubungan Provinsi Sumatera Utara dan Kepolisian
Daerah Sumatera Utara)**

**Disetujui Untuk Disampaikan Kepada
Panitia Ujian**

Medan, 11 Maret 2019

DOSEN PEMBIMBING

Dr. IDA HANIFAH, SH., M.H

NIP: 196003031986012001

PERNYATAAN KEASLIAN

Nama : DIAN S BAYU PAMUNGKAS

NPM : 1506200169

Fakultas : Hukum

Program Studi : Ilmu Hukum

Bagian : Hukum Pidana

Judul Skripsi: PENEGAKAN HUKUM PIDANA TERHADAP KELALAIAN PIHAK DISHUB YANG MENAKIBATKAN KAPAL TENGGELAM DAN MENIMBULKAN KORBAN JIWA. (Studi di Kantor Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara dan Kepolisian Daerah Sumatera Utara).

Dengan ini menyatakan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis secara keseluruhan adalah hasil penelitian/karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya. Apabila ternyata di kemudian hari skripsi ini diketahui merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik sesuai dengan ketentuan yang berlaku

Medan, 6 Maret 2019

Saya yang menyatakan,



DIAN S BAYU PAMUNGKAS

NPM: 1506200169

ABSTRAK

PENEGAKAN HUKUM PIDANA TERHADAP KELALAIAN PIHAK DISHUB YANG MENYEBABKAN KAPAL TENGGELAM DAN MENIMBULKAN KORBAN JIWA (Studi Dinas Pehubungan Provinsi Sumatera Utara dan Kepolisian Daerah Sumatera Utara)

DIAN S BAYU PAMUNGKAS

Tingkat kecelakaan kapal atau tenggelamnya kapal di Indonesia masih cukup tinggi. Hal ini disebabkan kurangnya tingkat kelaiklayaran angkutan yang digunakan dan faktor manusia yang seringkali mengabaikan standar keselamatan dan izin berlayar yang ada. Selain itu rendahnya tingkat pengawasan dari pihak yang ditugaskan untuk megawasi pengoperasian kapal di pelabuhan.

Penelitian yang dilakukan adalah penelitian hukum secara empiris dengan pendekatan yuridis sosiologis yang diambil dari data primer dengan melakukan wawancara dan data sekunder dengan mengolah data dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan penulis bahwa penegakan hukum dan pertanggungjawaban yang dilaksanakan terkait kapal tenggelam yaitu kapal KM Sinar Bangun pada penulisan ini membahas tentang pihak yang diberi tanggungjawab pengawasan yaitu pihak Dinas Perhubungan setempat. Dimana pihak Dinas Perhubungan telah melanggar Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan juga melanggar Pasal 303 ayat (3) jo Pasal 55 dan 56 Kitab Undang-undang Hukum Pidana. Pelanggaran tindak pidana pelayaran, mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim dan/atau karena kelalaiannya mengakibatkan orang lain meninggal dunia. Dibutuhkan upaya pencegahan dan penanggulangan terhadap kapal tenggelam, melalui berbagai hal yaitu: (1) Meningkatkan pengawasan terhadap pengoperasian kapal di pelabuhan, (2) meningkatkan persediaan tempat praktek latihan keamanan operasional kapal, (3) meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan kapal, (4) melakukan pengecekan terhadap surat izin kapal, (5) meningkatkan standarisasi kapal, (6) melakukan pengecekan standarisasi keselamatan berlayar.

Kata Kunci: Standar Keselamatan dan Izin Kapal, Penegakan hukum, Upaya pencegahan

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr.Wb

Pertama-tama disampaikan rasa syukur kehadiran Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Penyayang atas segala rahmat dan karunianya sehingga skripsi ini dapat diselesaikan. Skripsi merupakan salah satu persyaratan bagi setiap mahasiswa yang ingin menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Sehubungan dengan itu, disusun skripsi yang berjudul: **“Penegakan Hukum Pidana Terhadap Kelalaian Pihak DISHUB yang Menyebabkan Kapal Tenggelam dan Menimbulkan Korban Jiwa”**.

Dengan selesainya skripsi ini, perkenankanlah diucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada, Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Dr. Agussani., M.AP atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada kami untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan program sarjana ini. Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Ibu Dr. Ida Hanifah, SH., M.H atas kesempatan menjadi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Demikian juga halnya kepada Wakil Dekan I Bapak Faisal, SH., M.Hum dan Wakil Dekan III Bapak Zainuddin, SH., M.H.

Terimakasih yang tak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya diucapkan kepada Ibu Dr. Ida Hanifah, SH., M.H sebagai dosen pembimbing

saya, yang dengan penuh perhatian telah memberi dorongan, bimbingan dan saran sehingga skripsi ini selesai.

Disampaikan juga penghargaan kepada seluruh staf pengajar Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Tak terlupakan disampaikan terimakasih kepada seluruh narasumber yang telah memberikan data selama penelitian berlangsung.

Secara khusus dengan rasa hormat dan penghargaan yang setinggi-tingginya diberikan kepada Ayahanda tercinta Iptu Joko Sutanto dan Almh Ibunda tercinta Pioma Janji Simamora yang telah mengasuh dan mendidik dengan curahan kasih sayang, juga kepada abangda saya Daniel Sutanto Putra dan adik saya Dito A.M Sakti yang telah memberikan dorongan semangat dan doa. Demikian juga kepada seluruh keluarga besar Ayahanda dan Ibunda yang telah memberikan bantuan materil dan moril sehingga skripsi ini dapat selesai.

Ucapan terimakasih juga disampaikan kepada sahabat-sahabat seperjuangan yang telah banyak berperan, terutama kepada sahabat-sahabat yang saya anggap seperti keluarga saya sendiri yaitu Rizky Prayoga SM, Deny Rinanda, Muhammad Irfan, Dina Elsyah Situmorang, M.Azahari, Minal Fauzi, M.Audi Ramadhan, Toha Satria, Supriadi, Bima Sholly, Syarfi Simbolon, Ramadhanil, Rahmat Satria, Fahmi Ardiansyah, Rafli, Dedi Wahyudi, Reyhan, Donny, Kesuma, dan Fadhlán, senang bisa tergabung dalam keluarga kecil ini, terimakasih sudah mengorbankan banyak waktu untuk saya, memberikan nasehat, dukungan dan motivasi, dan juga sahabat-sahabat stambuk 2015 kelas C1 dan C1 Hukum Pidana, atas semua kebaikannya, semoga Allah SWT membalas kebaikan

kalian. Kepada Alm Bapak Nur Alamsyah selaku Dosen Fakultas Hukum UMSU yang membantu saya untuk mencari judul skripsi hingga mendapat judul skripsi yang saat ini, saya berdoa semoga amal ibadah Alm diterima disisi Allah SWT, kebaikan Alm tidak akan pernah saya lupakan. Kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu namanya, tiada maksud mengecilkan arti pentingnya bantuan dan peran mereka, dan untuk itu disampaikan ucapan terimakasih yang setulus-tulusnya.

Akhirnya, tiada gading yang tak retak, retaknya gading karena alami, tiada orang yang tak bersalah, kecuali Ilahi Robbi. Mohon maaf atas segala kesalahan selama ini, begitupun disadari bahwa skripsi ini jauh dari sempurna. Untuk itu, diharapkan ada masukan yang membangun untuk kesempurnaannya. Terimakasih semua, tiada lain yang diucapkan selain kata semoga kiranya mendapat balasan.

Wassalamu'alaikum Wr Wb

Medan, Maret 2019

Hormat Saya

Dian S Bayu Pamungkas

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI.....	v
BAB I : PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
1. Rumusan Masalah	6
2. Faedah Penelitian	6
B. Tujuan Penelitian.....	7
C. Definisi Oprasional	8
D. Keaslian Penelitian.....	9
E. Metode Penelitian.....	10
1. Jenis Penelitian.....	10
2. Sifat Penelitian	10
3. Sumber Data.....	10
4. Alat Pengumpul Data	
5. Analisis Data	
BAB II : TINJAUAN PUSTAKA.....	13
A. Penegakan Hukum Pidana.....	13
B. Dinas Perhubungan	20
C. Kelalaian dan Korban.....	23

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN 31

A. Standardisasi Kapal yang Laik Layar..... 31

B. Penegakan Hukum dan Pertanggungjawaban Pihak Dishub

Atas Tenggelamnya Kapal KM Sinar Bangun 42

C. Upaya dalam Mencegah dan Menanggulangi Tenggelamnya

Kapal 61

BAB IV : KESIMPULAN DAN SARAN 69

A. Kesimpulan..... 69

B. Saran..... 70

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Akhir-akhir ini banyak terjadi musibah kapal tenggelam di beberapa wilayah Indonesia. Hal ini terjadi karena dengan semakin bertambahnya jumlah penduduk di Indonesia yang secara otomatis berdampak pada peningkatan kebutuhan, termasuk semakin banyak kegiatan angkutan melalui darat, udara, dan perairan. Disamping itu akibat banyaknya pengusaha melakukan kegiatan di perairan, antara lain dengan bertambahnya pengoperasian kapal. Sebuah kapal dikatakan laiklayar, apabila terpenuhinya persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan, dan elektronik kapal, yang semuanya dibuktikan dengan sertifikat asli.

Pertimbangan ditetapkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008, bahwa pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. Salah satunya adalah transportasi kapal.

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-

pindah. Bentuk dan ukuran kapal tentu bervariasi sesuai dengan fungsinya misalnya kapal perang, kapal penumpang, kapal barang, kapal tanker atau kapal minyak, kapal pesiar dan lain-lain. Kapal-kapal ini didesain dengan teknologi canggih yang nantinya meminimalisasi kemungkinan kerusakan dan kecelakaan ditengah laut, danau atau sungai.

Pasal 245 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, menyatakan:

“Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa: kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, dan kapal kandas”.

Ketika *peak days* atau hari-hari padat penumpang tersebut terjadi ketimpangan permintaan (*demand*) dengan pasokan (*supply*) kapal, sehingga operator kapal cenderung memuat penumpang melebihi batas toleransi yang diizinkan. Mengangkut penumpang melebihi batas toleransi ini berisiko terhadap keselamatan pelayaran.

Saat terjadi musibah seperti kapal tenggelam, kandas atau terbakar, maka semakin besar risiko terhadap keselamatan jiwa penumpang. Tingginya permintaan terhadap sarana dan prasarana dalam mengangkut penumpang seharusnya menjadi prioritas utama. Penambahan kapal saat musim liburan tiba yang dilengkapi fasilitas seperti pelampung keselamatan dan kelayakan kapal tentu sangat diperlukan. Hal ini untuk menghindari timbulnya risiko yang diakibatkan selama musim liburan berlangsung.

Pelayaran tidak hanya mengenai pengangkutan laut atau danau saja namun lebih luas lagi mencakup mengenai sarana dan prasarana yang ada serta jaminan atas keselamatan, keamanan, serta perlindungan selama berada didalam kapal. Hal ini lah yang menyebabkan dalam pelayaran dibutuhkan berbagai penunjang, pengawasan, serta perawatan yang rutin. Hal inilah yang menyebabkan diperlukannya jaminan laiklayar dan keselamatan kapal sebagai jaminan terhadap keselamatan, keamanan, serta perlindungan di lingkungan pelayaran.

Dalam angkutan kapal laut membutuhkan banyak fasilitas yang diadakan pemerintah, berupa pelabuhan-pelabuhan, kapal-kapal tunda, dermaga, alat bongkar muat, dan kapal penolong. Disamping itu fasilitas yang harus disediakan pemerintah pengamanan alur pelabuhan, rambu penerangan laut, tanda-tanda tempat dangkal, jalur masuk pelabuhan disamping kapal-kapal patrol pelayaran. Tidak lengkap hanya keadaan fasilitas pelabuhan atau dermaga, gudang, dan lain-lain sebagainya tidaklah lengkap bila tidak disertai perbaikan *docking* kapal atau pembangunan-pembangunan baru kapal-kapal.

Setiap kapal yang berlayar mempunyai nahkoda yang memiliki peran yang penting dalam perjalanan tugas nahkoda kapal sebagai Pemimpin Kapal bertanggungjawab dalam membawa kapal berlayar dari pelabuhan satu ke pelabuhan lain atau dari suatu tempat ke tempat lain dengan selamat, aman sampai tujuan terhadap penumpang, anak buah kapal (ABK) dan segala muatannya.

Tidak ada keterangan resmi soal berapa jumlah penumpang dan muatan barang yang dibawa oleh kapal KM Sinar Bangun saat terjadi kecelakaan terjadi. Jumlah penumpang dan muatan barang pun tidak terekam dengan baik

karena manifest penumpang yang tidak jelas. Bahkan, banyak penumpang yang diduga naik kapal tanpa memiliki tiket. Menurut keterangan yang dilansir AFP, diduga kapal berbahan utama kayu ini beroperasi tanpa izin.

Menurut keterangan korban yang selamat, saat KM Sinar Bangun berlayar, kondisi cuaca memang tidak terlalu baik. Ombak besar pun terlihat di dekat kapal saat berlayar setengah perjalanan di kapal ini sekitar 40 menit. Laporan awal menunjukkan bahwasanya kapal tersebut memuat hingga 5 kali kapasitas maksimal penumpang dari 43 penumpang.

Tidak ada keterangan resmi soal berapa jumlah penumpang dan muatan barang yang dibawa saat kecelakaan terjadi. Jumlah penumpang dan muatan pun tidak terekam dengan baik karena manifest penumpang yang tidak jelas.¹ Selain itu lolosnya pelayaran yang dilakukan kapal KM Sinar Bangun yang melebihi kapasitas toleransi ini menjadi bukti bahwa kurang tegasnya pengawasan yang dilakukan di sekitaran Pelabuhan Tigras tersebut.

Dilihat dari kejadian tenggelamnya kapal ini menjadikan tanggungjawab seluruh pihak yang berkaitan dengan transportasi kapal dan pihak kepolisian juga telah menetapkan beberapa orang tersangka yaitu pemilik kapal sekaligus nahkoda kapal dan termasuk tiga orang petugas Dinas Perhubungan setempat. Hal ini ditetapkan pihak kepolisian berdasarkan hasil penyidikan yang sudah dilakukan dan dijelaskan juga jika tersangka terbukti bersalah maka akan terkena sanksi yang sudah ditetapkan dalam undang-undang.

¹Rappler, "Di balik tragedi tenggelamnya KM Sinar Bangun di Danau Toba", <https://www.rappler.com/indonesia/berita/205377-fakta-tenggelam-kapal-sinar-bangun-danau-toba>, diakses Senin, 10 Desember 2018, pukul 23.30 WIB.

Penegakan hukum mengenai masalah di atas tentu saja membutuhkan peran serta masyarakat maupun pihak yang berwajib. Masyarakat mempunyai peran apabila ia menjadi korban kecelakaan karena kelalaian tersebut, masyarakat dapat melapor atau menuntut pengelola kapal. Membuat laporan kepada kepolisian merupakan salah satu cara tercapainya penegakan hukum, setelah mendapat laporan dari masyarakat yang menjadi korban kecelakaan kapal tenggelam karena kelalaian pihak pengelola kapal, kemudian pihak kepolisian melakukan penindakan dan penyidikan apabila ada indikasi telah terjadi pelanggaran undang-undang yang ada. Wewenang untuk melakukan penindakan dan penyelidikan adalah wewenang yang dimiliki oleh pihak kepolisian.

Peraturan Bupati Samosir Provinsi Sumatera Utara Nomor 49 Tahun 2017 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Pokok dan Fungsi, Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Samosir sebenarnya sudah jelas memuat peraturan tentang pentingnya melakukan kewajiban pengawasan melekat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Namun demikian, dalam prakteknya pihak Dinas Perhubungan belum melaksanakan kewajibannya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Berdasarkan penjelasan latar belakang yang telah diuraikan tersebut diatas, penulis tertarik untuk meneliti dan mengkaji lebih jauh masalah tersebut dalam suatu karya ilmiah berbentuk skripsi yang berjudul **“Penegakan Hukum Pidana Terhadap Kelalaian Pihak DISHUB yang Menyebabkan Kapal Tenggelam dan Menimbulkan Korban Jiwa”**.

1. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang dikemukakan maka dapat disimpulkan beberapa rumusan masalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana standarisasi kapal yang layak digunakan dalam penyeberangan?
- b. Bagaimana pertanggungjawaban pihak DISHUB terhadap terjadinya kecelakaan kapal tersebut?
- c. Bagaimana bentuk upaya pencegahan dan penanggulamtenggelamnya kapal?

2. Faedah Penelitian

Suatu penelitian diharapkan dapat memberikan manfaat atau faedah baik bagi Penulis sendiri dan juga bagi perkembangan khazanah ilmu pengetahuan, khususnya dalam hukum pidana. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kegunaan baik dari segi teoritis dan praktis. Adapun manfaat secara teoritis dan praktis tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Kegunaan secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan akan dapat melengkapi dan mengembangkan perbendaharaan ilmu hukum, dan dapat dijadikan sebagai referensi penelitian untuk pengembangan penelitian sejenis.
- b. Kegunaan secara praktis

1) Bagi perkembangan Ilmu Hukum

Penelitian ini diharapkan menambah dan membantu perkembangan ilmu hukum sehingga dapat memberikan kontribusi terhadap perkembangan ilmu hukum.

2) Bagi Pemerintah

Penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi pemerintah khususnya terkait pelaksanaan, pengawasan, dan pengelolaan kapal di bidang pelayaran sehingga kecelakaan kapal dapat diminimalisir di kemudian hari.

3) Bagi Pelaku Usaha

Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan bagi pelaku usaha mengenai tanggungjawabnya sebagai pemilik maupun pengelola kapal jika terjadi kecelakaan kapal.

4) Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi pembaca baik masyarakat luas, para akademisi, praktisi hukum ataupun pemerintah yang ingin mengetahui dan mendalami mengenai hukum pelayaran khususnya mengenai penyelesaian permasalahan yang diakibatkan oleh terjadinya kapal tenggelam.

B. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian pada hakekatnya mengungkapkan apa yang menjadi suatu permasalahan yang akan dicapai oleh peneliti, adapun tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui bagaimana standardisasi sebuah kapal yang layak digunakan untuk penyeberangan.
2. Untuk mengetahui bagaimana pertanggungjawaban pihak Dinas Perhubungan atas terjadinya kecelakaan.

3. Untuk mengetahui bagaimana pencegahan dan menanggulangi kapal tenggelam.

C. Defenisi Operasional

Definisi Operasional atau kerangka konsep adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara definisi-definisi atau konsep-konsep khusus yang diteliti. Dalam kerangka konseptual diungkapkan beberapa konsepsi atau pengertian yang akan dipergunakan sebagai dasar penelitian hukum. Sesuai dengan judul penelitian yang diajukan yaitu “Penegakan Hukum Pidana Terhadap Kelalaian Pihak DISHUB yang Menyebabkan Tenggelamnya Kapal dan Menimbulkan Korban Jiwa”, maka dapat diterangkan definisi operasional penelitian, yaitu:

1. Penegakan Hukum adalah menegakkan aturan-aturan yang terkandung dalam undang-undang dan peraturan perundang-undangan yang memuat sanksi pidana.²
2. Hukum Pidana adalah aturan hukum yang berisi ketentuan mengenai perbuatan yang dinyatakan terlarang, hal-hal atau syarat-syarat yang menjadikan seseorang dapat dikenai tindakan hukum tertentu berupa pidana atau tindakan karena telah melakukan perbuatan yang dilarang itu, dan berisi ketentuan mengenai sanksi hukum berupa ancaman pidana baik sanksi pidana maupun sanksi tindakan.
3. Kelalaian adalah biasanya disebut juga dengan kesalahan, kurang hati-hati, atau kealpaan.

²Siswanto Sunarso. (I). 2015. *Filsafat Hukum Pidana: Konsep, Dimensi, dan Aplikasi*, Jakarta: Rajawali Pers, halaman 102.

4. Korban Jiwa adalah orang yang tewas/meninggal dalam suatu kejadian.

D. Keaslian Penelitian

Persoalan tenggelamnya kapal saat berlayar bukanlah hal baru lagi. Oleh karenanya telah banyak peneliti-peneliti sebelumnya yang mengangkat tentang kapal tenggelam ini sebagai tajuk dalam penelitian. Namun berdasarkan bahan kepustakaan yang ditemukan baik melalui *searching* via internet maupun penelusuran kepustakaan dari lingkungan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dan perguruan tinggi lainnya, tidak menemukan penelitian yang sama dengan tema dan pokok bahasa yang penulis teliti terkait **“Penegakan Hukum Pidana Terhadap Kelalaian Pihak DISHUB yang Menyebabkan Tenggelamnya Kapal dan Menimbulkan Korban Jiwa”**.

Dari beberapa judul penelitian yang pernah diangkat oleh peneliti sebelumnya, ada dua judul yang hampir mendekati sama dengan penelitian dalam penulisan skripsi ini, antara lain:

1. Ratna Prihashanty, NPM. 030315628, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Airlangga, Tahun 2007 yang berjudul “Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Kapal Laut (Kajian Terhadap Peristiwa Kebakaran atau Tenggelamnya KM Levian I). Penelitian ini membahas tentang bagaimana Perlindungan hukum yang diberikan kepada pihak konsumen kapal laut.
2. Ahmad Suyudi, NPM. B111 13 410, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Tahun 2017 yang berjudul “Tanggung Jawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut Oleh PT. Pelni Terhadap Penumpang”. Penelitian ini hanya

membahas tentang pertanggungjawaban pihak penyedia pelayanan jasa transportasi kapal oleh suatu perusahaan terhadap penumpang.

E. Metode Penelitian

Sebagai upaya mencapai hasil yang maksimal, maka dalam hal pengumpulan data dipergunakan metode penelitian sebagai berikut:

1. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis empiris bertujuan menganalisis permasalahan yang dilakukan dengan cara memadukan bahan-bahan hukum(yang merupakan data sekunder) dengan data primer yang di peroleh di lapangan.

2. Sifat Penelitian

Sifat penelitian yang dipergunakan dalam penulisan ini untuk menyelesaikan skripsi ini adalah bersifat deskriptif yaitu penelitian yang dimaksudkan untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala lainnya.³

Tujuan penelitian deskriptif adalah untuk membuat pencandraan secara sistematis, faktual, dan akurat mengenai fakta-fakta dan sifat-sifat populasi atau dareah tertentu. Pendekatan dalam penelitian ini adalah yuridis empiris, yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan yang diambil dari studi lapangan.

³Soerjono Soekanto.(I). 2007. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press. Cet. Ke-3, halaman 10.

3. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari Kepolisian Daerah Sumatera Utara dan Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari atau berasal dari bahan kepustakaan. Data sekunder dalam penelitian ini berasal dari:

- a. Bahan hukum primer, merupakan bahan yang bersifat otoritatif artinya mempunyai otoritas. Undang-Undang Dasar Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Peraturan Bupati Samosir Provinsi Sumatera Utara Nomor 49 Tahun 2017 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Pokok, dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Samosir.
- b. Bahan hukum sekunder yaitu bahan pustaka yang berisikan informasi tentang bahan primer. Bahan hukum sekunder terutama adalah buku teks karena buku teks berisi mengenai prinsip-prinsip dasar Ilmu Hukum dan pandangan-pandangan klasik para sarjana yang mempunyai kualifikasi tinggi.
- c. Bahan hukum tersier yaitu bahan-bahan penunjang yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, diantaranya yang diperoleh melalui media internet yang relevan dengan penelitian ini, kamus hukum dan kamus besar bahasa Indonesia.

4. Alat pengumpul data

Data yang yang diperoleh dari data primer menggunakan alat pengumpulan data berupa wawancara dengan salah satu Pihak yang ada di DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI SUMATERA UTARA dan KEPOLISIAN DAERAH SUMATERA UTARA. Data yang diperoleh dari data sekunder menggunakan alat pengumpul data berupa studi dokumentasi atau melalui penelusuran literatur. Alat pengumpul data yang lain adalah dengan metode studi dokumen yang diperlukan untuk mendapatkan data sekunder. Studi dokumen yaitu pengumpulan data yang berasal dari kepustakaan (*library research*).

5. Analisis data

Untuk mengolah data yang didapatkan dari penelusuran kepustakaan atau studi dokumen, maka hasil penelitian ini menggunakan analisis kualitatif. Analisis kualitatif dilakukan terhadap data baik berupa data kualitatif maupun data kuantitatif. Terhadap data kualitatif dalam hal ini dilakukan terhadap data yang berupa informasi, uraian dalam bentuk bahasa prosa kemudian dikaitkan dengan data lainnya untuk mendapatkan kejelasan terhadap suatu kebenaran atau sebaliknya, sehingga memperoleh gambaran baru ataupun menguatkan suatu gambaran yang sudah ada dan sebaliknya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penegakan Hukum Pidana

1. Pengertian Penegakan Hukum

Menurut Soerjono Soekanto, pengertian penegakan hukum adalah kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabar dalam kaidah-kaidah/pandangan-pandangan menilai yang mantap dan sikap tindakan sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.⁴

Penegakan hukum merupakan rangkaian peroses untuk menjabarkan nilai, ide, cita yang cukup abstrak yang menjadi tujuan hukum. Tujuan hukum atau cita hukum memuat nilai-nilai moral, seperti keadilan dan kebenaran. Nilai-nilai tersebut harus mampu diwujudkan dalam realitas nyata. Eksistensi hukum diakui apabila nilai-nilai moral yang terkandung dalam hukum tersebut mampu diimplementasikan atau tidak.

Pemerintah, khususnya aparaturnegakan hukum, harus menjalankan proses penegakan hukum dengan tegas, konsisten dan terpadu agar mampu menghasilkan penegakan hukum yang berkeadilan, memberikan kepastian hukum yang demikian yang diharapkan dapat meningkatkan kepercayaan masyarakat, dan menimbulkan efek jera.⁵

⁴SiswantoSumarso.(II). 2005.*PenegakanHukumPsikotoprika*.Jakarta: PT. Raja GrafindoPersada, halaman 70-71.

⁵Bambang Waluyo. 2016. *Penegakan Hukum di Indonesia*. Jakarta. Sinar Grafika. Halaman 60-61

Penegakan hukum secara konkrit dapat diartikan sebagai berlakunya hukum positif dalam praktek sebagaimana seharusnya patut dipatuhi. Oleh karena itu, memberikan keadilan dalam suatu perkara berarti memutuskan hukum secara nyata dan konkrit dengan menggunakan cara prosedural yang ditetapkan oleh hukum formal.

Hukum tidak lebih hanya ide-ide atau konsep yang mencerminkan didalamnya apa yang disebut keadilan, ketertiban dan kepastian hukum yang dituangkan dalam bentuk peraturan perundangan dengan maksud mencapai tujuan tertentu. Penegakan hukum pada hakikatnya merupakan penegakan ide-ide dan konsep-konsep menjadi kenyataan. Penegakan hukum pidana dalam system peradilan pidana pada perinsipnya berorientasi kepada aspek-aspek:

- 1) Mencegah masyarakat menjadi korban kejahatan.
- 2) Dapat menyelesaikan kasus kejahatan yang terjadi sehingga masyarakat puas bahwa keadilan telah ditegakkan dan yang bersalah telah dipidana
- 3) Sebagai terapi prevensi agar pelaku tindak pidana tidak mengulangi kejahatannya.⁶

Hukum dibuat atau diciptakan tentu saja mempunyai sasaran yang hendak dicapai. Itulah yang merupakan tujuan dari hukum, yaitu pada intinya untuk menciptakan tatanan masyarakat yang tertib, aman, tenteram dan adanya keseimbangan dalam kehidupan bermasyarakat.

⁶Minirdinatajaka, "Penegakan pidana di Indonesia". melalui <https://mirdinatajaka.blongsport.com>, diakses pada Senin, 07 Desember 2018, pukul 20.00 WIB.

Dengan tercapainya ketertiban dalam masyarakat diharapkan kepentingan manusia (subjek hukum) akan terlindungi tanpa terbentur dengan kepentingan sesamanya. Oleh karena itu, hukum haruslah bertugas untuk membagi hak dan kepentingan manusia, membagi wewenang, dan mengatur cara memecahkan/menyelesaikan jika terjadi permasalahan dalam mempertahankan hak dan kewajibannya itu.⁷

Penegakan hukum yang konsisten dan terpadu sangat penting bagi terwujudnya pilar-pilar keadilan dan kepastian hukum. Pilar-pilar keadilan dan kepastian hukum merupakan pondasi utama berjalannya proses demokratis. Demokratisasi merupakan salah satu prinsip dari tata kelola pemerintahan yang baik, sebab demokratisasi membuka ruang bagi masyarakat untuk turut berpartisipasi dalam penyelenggaraan negara.

Manfaat penegakan hukum adalah tumbuhnya kepercayaan masyarakat terhadap upaya penegakan hukum dan aparaturnya, sehingga dukungan masyarakat terhadap lembaga penegak hukum akan menguat. Sebaliknya bila terjadi inkonsistensi dan ketidakterpaduan dalam penegakan hukum, masyarakat akan menilai bahwa dalam proses penegakan hukum terjadi tarik menarik kepentingan, sehingga kepercayaan kepada penegak hukum akan melemah. Implikasinya, hal ini akan melemahkan budaya hukum dan kepatuhan terhadap hukum oleh masyarakat.

Secara konseptual, inti penegakan hukum terletak pada kegiatan menyelesaikan hubungan nilai yang terjabarkan didalam kaidah-kaidah yang

⁷Zaeni Asyhadie dan Arief Rahman. 2016. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers, halaman 116.

menetap dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.

Dalam penegakan hukum terdapat beberapa permasalahan yang mana terletak dalam beberapa faktor yang mungkin mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut mempunyai arti yang netral, sehingga dampak positif atau negatifnya terletak pada isi faktor-faktor tersebut. Faktor-faktor tersebut, adalah sebagai berikut:

- a. Faktor hukumnya sendiri, yang di dalam tulisan ini akan dibatasi pada undang-undang saja.
- b. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
- c. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
- d. Faktor masyarakat, yakni lingkungan di mana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
- e. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta, dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.⁸

2. Pengertian Hukum Pidana

Istilah hukum pidana bermakna jamak. Dalam arti obyektif, yang juga sering disebut *ius poenale* meliputi:

- a. Ketentuan-ketentuan yang menetapkan dengan cara apa atau alat apa dapat diadakan reaksi terhadap pelanggaran peraturan-peraturan itu, dengan kata lain hukum *penentiair* atau hukum sanksi.

⁸Soerjono Soekanto.(II). 2014. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers, halaman 8.

- b. Kaidah-kaidah yang menentukan ruanglingkup berlakunya peraturan-peraturan itu pada waktu dan wilayah negara tertentu.

Hukum pidana dipakai juga dalam arti subyektif yang lazim pula disebut *ius puniendi*, yaitu peraturan hukum yang menetapkan tentang penyidikan lanjutan, penuntutan, penjatuhan dan pelaksanaan pidana.

Istilah hukum pidana pada dasarnya tercakup beberapa pengertian. *Pertama*, adakalanya istilah hukum pidana beramakna sebagai hukum pidana materiil (*substantive criminal law*), yaitu aturan hukum yang berisi ketentuan mengenai perbuatan yang dinyatakan terlarang, hal-hal atau syarat-syarat yang menjadikan seseorang dapat dikenai tindakan hukum tertentu berupa pidana atau tindakan karena telah melakukan perbuatan yang dilarang, dan berisi ketentuan mengenai sanksi hukum berupa ancaman pidana baik sanksi pidana maupun sanksi tindakan. Ketiga hal tersebut dalam khazanah teori hukum pidana lazim disebut dengan perbuatan pidana (*criminal act*), pertanggungjawaban pidana (*criminal responsibility/liability*), dan pidana atau tindakan (*punishment/treatment*).

Kedua, istilah hukum pidana juga bermakna sebagai hukum pidana formil (*law of criminal procedure*), yaitu aturan hukum yang berisi ketentuan mengenai tata cara atau prosedur penjatuhan sanksi pidana atau tindakan bagi seseorang yang diduga telah melanggar aturan dalam hukum pidana materiil. Makna yang kedua ini disebut juga dengan hukum acara pidana. *Ketiga*, istilah hukum pidana juga diartikan sebagai hukum pelaksanaan pidana (*law of criminal execution*), yaitu aturan hukum yang berisi ketentuan mengenai bagaimana suatu sanksi

pidana yang telah dijatuhkan terhadap seorang pelanggar hukum pidana materiil itu harus dilaksanakan.

Prof. Sudarto dalam buku *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana* menyatakan, bahwa melaksanakan politik hukum pidana berarti mengadakan pemilihan untuk mencapai hasil perundang-undangan pidana yang paling baik dalam arti memenuhi syarat keadilan dan daya guna. Kemudian menyatakan, bahwa melaksanakan politik hukum pidana berarti, usaha mewujudkan peraturan perundang-undangan pidana yang sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu waktu dan untuk masa-masa yang akan datang. Dengan demikian dilihat sebagai bagian dari politik hukum, maka politik hukum pidana mengandung arti, bagaimana mengusahakan atau membuat dan merumuskan suatu perundang-undangan pidana yang baik.⁹

Nilai-nilai pokok yang terkandung dalam hukum pidana sebagai eksistensi hukum pidana pada dasarnya meliputi:

- 1) Keamanan dan ketertiban sebagai tujuan langsung setiap hukum pidana yang mutlak harus dapat dicapai.
- 2) Kesadaran warga masyarakat akan makna dan hakikat hukum yang kemudian dapat menjadi sumber keadilan, kedamaian, kesejahteraan ruhaniah dan jasmaniah sebagai tujuan akhir hukum pidana.

⁹Barda Nawawi Arief, 2016. *Bunga rampai kebijakan hukum pidana*. Jakarta: PrenadaMedia Group, halaman 26.

3) Keserasian antara kejasmanian (aspek lahir) dan keruhanian (aspek batin) maupun kebaruan dan kelestarian harus dicapai dalam penerapan hukum pidana.¹⁰

Nilai-nilai pokok yang terkandung, diusahakan untuk dicapai atau diwujudkan melalui hukum pidana. Hal tersebut merupakan suatu yang tidak dapat dipisah-pisahkan dan membentuk suatu jalinan yang bulat dalam mewujudkan suatu hukum pidana yang efektif (berdaya nyata) dan efisien (tepat guna). Hakikat nilai-nilai pokok tersebut adalah:

- 1) Terkandung dalam hukum pidana sebagai unsur dasar aturannya, yang pada dasarnya mengatur keserasian antara kepentingan pribadi dan kepentingan umum.
- 2) Untuk dapat mungkin dicapai atau diwujudkan dalam kehidupan masyarakat di mana hukum itu berlaku melalui penerapan hukum pidana yang bersangkutan.
- 3) Merupakan titik uji utama bagi masyarakat pada umumnya dan para ahli hukum atau pembentuk undang-undang pada khususnya untuk mengukur sampai sejauh manakah efektivitas dan efisien itu ada pada suatu hukum pidana.¹¹

Hukum pidana adalah bagian dari keseluruhan hukum yang berlaku di suatu negara, yang mengadakan dasar-dasar dan aturan-aturan untuk:

¹⁰SiswantoSunarso.(I).*Op. Cit.*, halaman 185-186.

¹¹ Ibid. halaman 185.

1. Menentukan perbuatan-perbuatan mana yang tidak boleh dilakukan, yang dilarang, dengan disertai ancaman atau sanksi yang berupa pidana tertentu bagi barang siapa yang melanggar larangan tersebut.
2. Menentukan kapan dan dalam hal-hal apa kepada mereka yang melanggar larangan-larangan itu dapat dikenakan atau dijatuhi pidana sebagaimana yang telah diancamkan.
3. Menentukan dengan cara bagaimana pengenaan pidana itu dapat dilaksanakan apabila ada orang yang disangka telah melanggar larangan tersebut.¹²

B. Dinas Perhubungan (DISHUB)

a. Pengertian Dinas Perhubungan

DISHUB merupakan unsur pelaksana Pemerintah Daerah di bidang Perhubungan yang dipimpin oleh Kepala Dinas dan berkedudukan dibawah dan bertanggungjawab kepada Bupati melalui Sekretaris Daerah.

b. Tugas Pokok dan Fungsi

Bab IV Pasal 4 Peraturan Bupati Samosir Provinsi Sumatera Utara Nomor 49 Tahun 2017 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Pokok, dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Samosir menyatakan bahwa:

- 1) Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Samosir mempunyai tugas pokok merencanakan, mengkoordinasikan, mengarahkan, mengorganisir, melaksanakan, mengawasi dan mengevaluasi bidang Lalu Lintas Angkutan

¹²Moeljatno. 2008. *Asas-asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, halaman 1.

Jalan dan Lalu Lintas Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan sesuai ketentuan peraturan yang berlaku untuk terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang tertib dan lancar demi mendukung visi dan misi Kabupaten Samosir.

- 2) Dalam melaksanakan tugas pokok, Kepala Dinas mempunyai fungsi:
 - a) Perumusan program kerja jangka panjang dan jangka pendek Dinas Perhubungan berdasarkan Program pembangunan daerah Kabupaten Samosir sebagai pedoman pelaksanaan tugas;
 - b) Pengkoordinasian pelaksanaan tugas di Dinas Perhubungan sesuai dengan program yang telah ditetapkan dan kebijakan pimpinan agar target kerja tercapai sesuai rencana;
 - c) Pembinaan bawahan di lingkungan Perhubungan dengan cara mengadakan rapat/pertemuan dan bimbingan secara berkala agar diperoleh kinerja yang diharapkan;
 - d) Pengarahan pelaksanaan tugas bawahan di lingkungan Dinas Perhubungan sesuai dengan tugas, tanggung jawab, permasalahan dan hambatan serta ketentuan yang berlaku untuk ketepatan dan kelancaran pelaksanaan tugas;
 - e) Pengelolaan dan pengendalian sumber daya, sarana dan prasarana dan perijinan di Dinas Perhubungan sesuai dengan aturan untuk peningkatan kinerja Dinas Perhubungan;

- f) Pengawasan pelaksanaan standar pelayanan minimal bidang Perhubungan dengan cara memberikan arahan untuk pencapaian visi dan misi Dinas Perhubungan;
 - g) Pengkoordinasian pengawasan kelaiklayaran Angkutan Danau dan Penyeberangan sesuai dengan peraturan yang berlaku sehingga kapal yang beroperasi benar-benar yang laik layar;
 - h) Pengkoordinasian Pengawasan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan peraturan yang berlaku untuk peningkatan tertib lalu lintas;
 - i) Pengevaluasian pelaksanaan tugas bawahan di lingkungan Dinas Perhubungan dengan cara membandingkan antara Program kerja dan kegiatan yang telah dilaksanakan sebagai bahan laporan kegiatan dan rencana kerja yang akan datang;
 - j) Pembuatan dan penyampaian laporan pelaksanaan tugas kepada Bupati melalui Sekretaris Daerah sesuai dengan kegiatan yang telah dilaksanakan secara berkala sebagai akuntabilitas kinerja; dan
 - k) Pelaksanaan tugas kedinasan lain yang diberikan pimpinan baik lisan maupun tertulis.
- 3) Kepala Dinas membawahi;
- a) Sekretaris;
 - b) Kepala Bidang; dan
 - c) Pejabat Fungsional.

C. Kelalaian dan Korban

1. Kelalaian

Undang-undang tidak memberi defenisi apakah kelalaian itu. Hanya Memori Penjelasan (*Memorie van Toelichtign*) mengatakan, bahwa kelalaian (culpa) terletak antara sengaja dan kebetulan. Bagaimanapun juga culpa itu di pandang lebih ringan dibanding dengan sengaja. Oleh karena itu Hazewinkel-Suringa mengatakan bahwa delik culpa itu merupakan delik semu (*quasidelict*) sehingga diadakan pengurangan pidana. Bahwa *culpa* itu terletak antara sengaja dan kebetulan kata Hazewinkel-Suringa dikenal pula di negara-negara Anglo-Saxon yang disebut *per infortunium the killing occured accidentally*. Dalam Memori Jawaban Pemerintahan (MvA) mengatakan bahwa siapa yang melakukan kejahatan berarti tidak mempergunakan kemampuannya yang ia harus mempergunakan.¹³

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), kelalaian biasanya disebut juga dengan kesalahan, kurang hati-hati, atau kealpaan. Kealpaan adalah suatu struktur yang sangat *gecompliceerd*. Dia mengandung dalam satu pihak kekeliruan dalam perbuatan lahir, dan menunjuk kepada adanya keadaan batin yang tertentu, dan di lain pihak keadaan batinnya itu sendiri. Selanjutnya jika diartikan demikian, maka culpa mencakup semua makna kesalahan dalam arti luas yang bukan berupa kesengajaan.

¹³Andi Hamzah. (I). 2008. *Asas-asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, halaman 125.

Allah ta'alamelaluiQur'anNyaberfirman:

“Telahdekatkepadamanusiaharimenghisabsegalaamalanmereka, sedangmereka berada dalam kelalaianlagiberpaling (daripadanya).” (QS AL-anbiyaa’:1).

Dengan tegas kemudian Allah subhanahuwata’ala telah melarang NabiNya dari sifatlalai ini, seperti yang Allah terangkan dalam firmanNya:

“Dan sebutlah (nama) Tuhanmudalamhatimudenganmerendahkandiridan rasa takut, dandengantidakmengeraskasuara, diwaktupagidanpetang, danjanganlahkamutermasuk orang-orang yang lalai”.(QS al-A’raaf: 205).

Beda kesengajaan dengan kealpaan ialah bahwa dalam kesengajaan ada sifat yang positif, yaitu adanya kehendak dan penyetujuan yang disadari daripada bagian-bagian delik yang meliputi oleh kesengajaan, sedang sifat positif ini tidak ada dalam kealpaan. Oleh karena itu dapatlah dimengerti bahwa dipakai istilah yang sama untuk kesalahan dalam arti yang luas dan kesalahan dalam arti yang sempit, meskipun ini tidak praktis.

Dalam kealpaan, terdapat beberapa unsur yaitu;

- a. Pelaku melakukan perbuatan lain dari apa yang seharusnya diperbuat menurut hukum tertulis maupun tidak tertulis, sehingga sebenarnya ia telah melakukan suatu perbuatan (termasuk tidak berbuat) yang melawan hukum.
- b. Pelaku telah berlaku kurang hati-hati dalam bertindak, ceroboh dan kurang berpikir panjang.
- c. Perbuatan pelaku itu dapat dihukum, oleh karena itu pelaku harus bertanggungjawab atas akibat dari perbuatannya tersebut.

2. Korban

Terjadinya suatu tindak pidana dalam masyarakat mengakibatkan adanya korban tindak pidana dan juga pelaku tindak pidana. Dimana dalam terjadinya suatu tindak pidana ini tentunya yang sangat dirugikan adalah korban dari tindak pidana. Ada beberapa pengertian mengenai korban, pengertian ini diambil dari beberapa Undang-undang.

Secara yuridis pengertian korban termaktub dalam Undang-undang Nomor 13 Tahun 2006 tentang Perlindungan Saksi dan Korban, yang dinyatakan bahwa korban adalah “seseorang yang mengalami penderitaan fisik, mental, dan/atau kerugian ekonomi yang diakibatkan oleh suatu tindakan pidana”. Melihat rumusan tersebut yang disebut korban adalah:

- a. Setiap orang
- b. Mengalami penderitaan fisik, mental, dan/atau
- c. Akibat tindak pidana.

Ternyata pengertian korban disesuaikan dengan masalah yang diatur dalam beberapa perundang-undangan tersebut. Jadi tidak ada satu pengertian yang baku, namun hakikatnya adalah sama, yaitu sebagai korban tindak pidana. Tentunya tergantung sebagai korban tindak pidana apa, misalnya kekerasan rumah tangga, pelanggaran HAM yang berat dan sebagainya. Untuk pengertian umum dari korban seperti tertuang dalam Undang-undang Nomor 13 Tahun 2006.

Dalam Pengaturan hukum di Indonesia, korban selalu menjadi pihak yang paling dirugikan, selain korban telah menderita kerugian akibat kejahatan yang menimpa dirinya, baik secara materiil, fisik, maupun psikologis, korban juga

harus menaggung derita berganda karena tanpa disadari sering diperlakukan hanya sebagai sarana demi terwujudnya sebuah kepastian hukum, misalnya harus mengemukakan, mengingat bahkan mengulangi (merekonstruksi) kejahatan yang pernah menyimpannya pada saat sedang menjalani proses pemeriksaan, baik ditingkat penyidikan maupun setelah kasusnya diperiksa di pengadilan.

Lebih luas lagi tentang pengertian dan jenis-jenis korban sebagai berikut:

- a. Korban perseorangan, adalah setiap orang sebagai individu mendapat penderitaan baik jiwa, fisik, materil maupun non materil.
- b. Korban institusi, adalah setiap institusi mengalami penderitaan kerugian dalam menjalankan fungsinya yang menimbulkan kerugian berkepanjangan akibat dari kebijakan pemerintah, kebijakan swasta maupun bencana alam.
- c. Korban lingkungan hidup, adalah setiap lingkungan alam yang di dalamnya berisikan kehidupan tumbuh-tumbuhan, binatang, manusia dan masyarakat serta semua jasad hidup yang tumbuh berkembang dn kelestariannya sangat tergantung pada lingkungan alam tersebut yang telah mengalami kerusakan yang ditimbulkan oleh kebijakan pemerintah yang salah dan perbuatan manusia baik individu maupun masyarakat yang tidak bertanggungjawab.
- d. Korban masyarakat, Bangsa, dan Negara, adalah masyarakat yang diperlakukan diskriminatif tidak adil, tumpang tindih pembagian hasil pembangunan serta hak sipil, hak politik, hak ekonomi, hak sosial dan hak budaya.¹⁴

¹⁴Hasnia Mangun. "Justice House". melalui <http://hasniaabni.blogspot.com/2013/04/peran-korban-dalam-terjadinya-tindak.html?m=1>. diakses Jumat, 01 Februari 2019, Pukul 15.30 wib.

Hasil uraian tentang korban diatas , dapat dilakukan penentuan siapa yang dinamakan korban antara lain:

1. Korban langsung (Direct victim) yaitu korban yang langsung mengalami dan merasakan penderitaan dengan adanya tindak pidana. Dimana korban langsung ini mempunyai karakteristik antara lain :
 - a. korban adalah orang, baik secara individu atau secara kolektif
 - b. menderita kerugian termasuk luka-luka fisik, luka-luka ringan, kehilangan pendapatan, penindasan terhadap hak-hak dasar manusia
 - c. disebabkan oleh adanya perbuatan atau kelalaian yang terumuskan dalam hukum pidana
 - d. atau disebabkan oleh adanya penyalahgunaan kekuasaan
2. Korban tidak langsung (indirect victims) yaitu timbulnya korban akibat dari turut campurnya seseorang dalam membantu korban langsung atau turut melakukan pencegahan timbulnya korban atau mereka yang menggantungkan hidupnya kepada korban langsung, seperti istri/suami, anak dan keluarga terdekat.

Menurut Pasal 93 dari Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, sebagai peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengklarifikasikan korban dari kecelakaan sebagai berikut:

a. Korban Luka Fatal atau Meninggal

Korban meninggal atau korban mati adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.

b. Korban Luka Berat

Korban luka berat adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadinya kecelakaan. Yang dimaksud cacat tetap adalah apabila sesuatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh/pulih untuk selama-lamanya.

c. Korban Luka Ringan

Korban luka ringan adalah keadaan korban mengalami luka-luka yang tidak membahayakan jiwa dan/atau tidak memerlukan pertolongan atau perawatan lebih lanjut di Rumah Sakit.

Perlindungan hukum korban dalam bentuk bantuan hukum, sangat penting untuk menimbulkan keberanian dan tidak takut dalam pembuktian keterangan. Informasi dan menunjukkan bukti-bukti terjadinya tindak pidana serta menyebutkan siapa pelaku tindak pidana baik dihadapan penyidik, penuntut umum dan pemeriksaan dalam sidang pengadilan.

Perlindungan hukum korban dalam bentuk pemberian restitusi dan kompensasi, dengan tujuan memberikan jaminan keadilan bagi korban yang telah mengalami penderitaan baik fisik, materiil maupun immaterial akibat terjadinya tindak pidana. Restitusi dapat berupa:

- a. Pengembalian harta milik
- b. Pembayaran ganti kerugian untuk kehilangan atau penderitaan
- c. Penggantian biaya penguburan dan uang duka cita.¹⁵

¹⁵AbdussalamdanAdriDesasfuryanto, 2018, "Victimology", Jakarta: Ptik Press, halaman 244-246.

BAB III

PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Standardisasi Kapal yang Laik Layar

Kapal merupakan ujung tombak identitas maritim di Indonesia. Disaat visi maritim menjadi ujung tombak kesejahteraan bangsa seharusnya alat transportasi laut yakni kapal mendapatkan perhatian lebih dari pemerintah. Dalam pembuatan kapal yang efisien serta meningkatkan Tingkat Kandungan Dalam Negeri (TKDN) perlu adanya standarisasi desain kapal nasional. Dengan adanya standarisasi kapal, pemeliharaan akan lebih mudah dan dari segi pembiayaan akan lebih hemat.

Pemerintah perlu menetapkan standar kapal nasional, baik jenis dan ukurannya, untuk meminimalisir tingkat variasi komponen kapal yang dibutuhkan. Dengan adanya proyeksi kebutuhan kapal dalam jangka pendek, menengah dan panjang, yang mencakup jenis, jumlah, ukuran kapal maka industri perkapalan nasional dapat membuat perencanaan bisnis secara efektif, sesuai kapasitas dan kemampuan yang dimiliki masing-masing.

Peraturan Kepala Badan Standardisasi Nasional Nomor 135/PER/BSN/12/2010 Tentang Sistem Standardisasi Nasional menjelaskan pengertian standar adalah dokumen tertulis yang berisi aturan, pedoman, atau karakteristik suatu barang dan/jasa atau proses dan metode yang berlaku umum dan digunakan secara berulang. Standardisasi secara umum merupakan rangkaian proses mulai dari pengembangan standar (pemrograman, perumusan, penetapan

dan pemeliharaan standar) dan penerapan standar yang dilaksanakan secara tertib dan bekerja sama dengan para pemangku kepentingan. Sedangkan dalam Pasal 1 ayat (1) Peraturan pemerintah Nomor 102 Tahun 2000 Tentang Standardisasi Nasional menjelaskan pengertian standar adalah spesifikasi teknis atau sesuatu yang dibakukan termasuk tata cara dan metode yang disusun berdasarkan konsensus semua pihak yang terkait (industri, pakar, akademisi, pemerintah dan masyarakat) dengan memperhatikan syarat-syarat keselamatan, keamanan, kesehatan, lingkungan hidup, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, serta pengalaman, perkembangan masa kini dan masa yang akan datang untuk memperoleh manfaat yang sebesar-besarnya.¹⁶

Adanya syarat-syarat keselamatan kapal dan kelaiklautan kapal tentu untuk menghindari terjadinya peristiwa-peristiwa yang tidak diinginkan seperti kecelakaan. Tetapi walaupun demikian terpenuhinya segala persyaratan yang ada, tidak menutup kemungkinan kapal tersebut bisa mengalami kecelakaan.

Sebelum melakukan pelayaran, harus diketahui petunjuk-petunjuk tentang bagaimana melakukan pertolongan kecelakaan kapal, akibat tubrukan, kandas, tenggelam, kebakaran, senggolan dan *force major* atau kecelakaan alam. Hal terpenting yang harus dikedepankan mengenai kapal yaitu kelayakan kapal tersebut untuk berlayar. Beberapa hal yang harus diperhatikan sehubungan dengan kelayakan yang dimaksud, seperti:

- a. Keselamatan kapal.
- b. Pencegahan pencemaran dari kapal.

¹⁶Bendjamin Benny Louhenapessy dan Hermawan Febriansyah. "Standardisasi Industri Kapal di Indonesia". Dalam Jurnal Standardisasi . Vol. 19 no 1. Maret 2017.

- c. Pengawakan kapal.
- d. Garis muat kapal dan pemuatan.
- e. Kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang.
- f. Status hukum kapal.
- g. Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal.
- h. Manajemen keamanan kapal.

Pasal 1 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 102 Tahun 2000 Tentang Standardisasi Nasional standarisasi adalah proses merumuskan, menerapkan dan merevisi standar, yang dilaksanakan secara tertib dan bekerja sama dengan semua pihak.

Tujuan melakukan standardisasi dalam penjelasan Pasal 3 Pemerintah Nomor 102 Tahun 2000 Tentang Standardisasi Nasional ketentuan mengenai standardisasi dimaksudkan untuk:

1. Meningkatkan perlindungan kepada konsumen, pelaku usaha, tenaga kerja, dan masyarakat lainnya baik untuk keselamatan, keamanan, kesehatan maupun pelestarian lingkungan hidup.
2. Membantu kelancaran perdagangan.
3. Mewujudkan persaingan usaha yang sehat dalam perdagangan.

Ruang lingkup dari standardisasi nasional ini mencakup ke semua kegiatan yang berkaitan dengan metrologi teknik, standar, pengujian dan mutu. Sehingga standar nasional ini berlaku di seluruh wilayah Republik Indonesia baik yang di pelosok desa maupun perkotaan, dan standar nasional ini juga bersifat sukarela untuk diterapkan oleh pelaku usaha yang ada.

Pasal 1 ayat (2) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau, menyatakan bahwa:

“Kapal sungai dan danau adalah kapal yang dilengkapi dengan alat penggerak motor atau bukan motor yang digunakan untuk angkutan sungai dan danau.”

Berhubungan dengan standarisasi, kelaiklayaran setiap kapal yang melayani angkutan sungai dan danau wajib memenuhi beberapa persyaratan yang menjadi salah satu standarisasi tersebut. Persyaratan kelaiklayaran kapal tersebut diatur dalam Pasal 4 dan Pasal 5 Keputusan Menteri Nomor 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau. Pemenuhan semua persyaratan kelaik layaran kapal dibuktikan dengan dikeluarkannya sertifikat-sertifikat dan /atau dokumen-dokumen yang dikeluarkan oleh pihak yang diberi wewenang oleh pemerintah. Pasal 4 dinyatakan bahwa:

1. Setiap kapal yang melayani angkutan sungai dan danau, wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:
 - a. Memenuhi persyaratan teknis/kelaikan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
 - b. Memiliki fasilitas sesuai dengan spesifikasi teknis prasarana pelabuhan pada trayek yang di layani.
 - c. Memiliki awak kapal sesuai dengan ketentuan persyaratan pengawakan untuk kapal sungai dan danau.

- d. Memiliki fasilitas utama dan/atau fasilitas pendukung baik bagi kebutuhan awak kapal maupun penumpang, barang dan/atau hewan, sesuai dengan persyaratan teknis yang berlaku.
 - e. Mencantumkan identitas perusahaan/pemilik dan nama kapal yang ditempatkan pada bagian kapal yang mudah dibaca dari samping kiri dan kanan kapal.
 - f. Mencantumkan informasi/petunjuk yang diperlukan dengan menggunakan bahasa Indonesia.
2. Ukuran, bentuk dan tulisan identitas perusahaan dan nama kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf e, sebagaimana tercantum dalam Lampiran I Keputusan ini.

Penjelasan dari persyaratan dalam Pasal 4 kemudian dilanjutkan pada Pasal 5, yaitu:

- 1. Setiap kapal yang memiliki ukuran dibawah GT 7 (< 7 GT) yang akan dioperasikan untuk melayani angkutan sungai dan danau dapat diukur, didaftarkan dan memenuhi persyaratan kelaikan kapal dan pengawakan kapal.
- 2. Setiap kapal yang memiliki ukuran mulai dari GT 7 ke atas (≥ 7 GT) yang akan dioperasikan untuk melayani angkutan sungai dan danau wajib diukur, didaftarkan, memenuhi persyaratan kelaikan kapal, persyaratan pengawakan kapal, dan dapat tanda kebangsaan.
- 3. Kapal yang telah diukur sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diberikan surat ukur.

4. Kapal yang telah didaftarkan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diberikan surat tanda pendaftaran dan tanda pendaftaran.
5. Kapal dengan ukuran mulai dari GT 7 keatas (≥ 7 GT) yang telah diberi surat ukur dan surat tanda pendaftaran dapat diberikan surat tanda kebangsaan kapal Indonesia.
6. Kapal yang telah memenuhi persyaratan kelaikan kapal dan pengawakan kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diberikan sertifikat kelaikan kapal dan sertifikat pengawakan kapal.
7. Pemberian surat ukur, surat tanda pendaftaran dan tanda pendaftaran, sertifikat kelaikan kapal dan sertifikat pengawakan kapal sebagaimana contoh 1 sampai dengan contoh 6 Lampiran II Keputusan ini.

Penjelasan tentang persyaratan kelaikan kapal dalam Pasal 4 dan Pasal 5 menjadi sebuah standardisasi kapal laiklayar yang wajib di penuhi oleh perusahaan atau pemilik kapal. Apabila semua persyaratan yang sudah tertera diatas telah terpenuhi maka perusahaan atau pemilik kapal berhak atas Surat Izin Berlayar Sungai dan Danau. Hal ini diperjelas dalam Pasal 9, yaitu:

1. Kapal yang telah memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) ayat (2) diterbitkan Surat Izin Berlayar Sungai dan Danau yang berlaku untuk 1 (satu) kali perjalanan.
2. Surat Izin Berlayar Sungai dan Danau sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) sebagai tugas Desentralisasi.

Penjelasan mengenai Surat Izin Berlayar Sungai dan Danau dilanjutkan pada Pasal 10, yaitu:

1. Kapal sungai dan danau yang telah memiliki Surat Izin Berlayar Sungai dan Danau sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 hanya boleh berlayar di wilayah operasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (4).
2. Dalam hal kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) berlayar kelaut harus memenuhi persyaratan kelaik lautan kapal.

Izin laiklayar merupakan bagian yang tidak bisa lepas dari sebuah kapal. Selain izin laiklayar, terdapat juga perizinan kapal lainnya yaitu Izin Usaha Angkutan Sungai dan Danau. Untuk mendapatkan Izin Usaha Angkutan Sungai dan Danau ini harus memenuhi beberapa persyaratan yang harus dipenuhi. Penjelasan persyaratan ini terdapat dalam Pasal 39, yaitu:

- a. Perorangan Warga Negara Indonesia, Badan Hukum Indonesia berbentuk Perseroan Terbatas (PT), Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) atau koperasi, yang didirikan khusus untuk usaha ini.
- b. Memiliki akte pendirian perusahaan bagi pemohon yang berbentuk Badan Hukum Indonesia atau Kartu Tanda Penduduk bagi Warga Negara Indonesia perorangan yang mengajukan permohonan izin usaha angkutan sungai dan danau.
- c. Pernyataan tertulis sanggup memiliki sekurang-kurangnya 1 (satu) unit kapal yang memenuhi persyaratan teknis/kelaikan sesuai dengan peruntukan dan rencana trayek yang akan dilayani, sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- d. Memiliki surat keterangan domisili perusahaan/pemilik

e. Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP).

Permohonan izin usaha ini sebagaimana dimaksud dalam Pasal 39, diajukan Bupati/Walikota setempat, sesuai dengan domisili perusahaan atau pemilik, dan juga khusus yang berdomisili di Daerah Khusus Ibukota Jakarta untuk mengajukan permohonan nya kepada Gubernur/Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Selain memiliki izin usaha sebagaimana dimaksud diatas untuk angkutan penyeberangan, kapal yang dioperasikan wajib memiliki persetujuan pengoperasian kapal yang nantinya diberikan oleh Bupati/Walikota yang bersangkutan bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/provinsi, Gubernur provinsi yang bersangkutan bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan antarkabupaten/kota dalam provinsi dan Menteri bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan antarprovinsi dan/atau antarnegara.¹⁷

Penyelesaian pengajuan permohonan terhadap persetujuan pengoperasian kapal angkutan sungai dan danau, diberikan oleh Pejabat pemberi persetujuan pengoperasian kapal angkutan sungai dan danau selambat-lambatnya dalam kurun waktu 14 (empat belas) hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap.

Pengusaha yang telah mendapatkan izin usaha angkutan orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 39, harus mengajukan persetujuan pengoperasian kapal angkutan sungai dan danau. Izin yang diperoleh tersebut berlaku selama perusahaan/pemilik yang bersangkutan masih menjalankan

¹⁷Hasil Wawancara dengan Ibu Rohami selaku Kabid Pelayaran Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara. Tanggal 21 Februari 2019.

kegiatan usahanya dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam izin yang bersangkutan.

Persetujuan pengoperasian kapal angkutan sungai dan danau yang diajukan oleh pengusaha tersebut, diberikan jangka waktu selama 5 tahun penggunaan dan dapat diperpanjang. Terhadap persetujuan pengoperasian kapal angkutan sungai dan danau yang diberikan kepada pihak pengusaha atau pemilik angkutan sungai dan danau tersebut, agar mengoperasikan kapal nya pada trayek yang telah ditetapkan.¹⁸

Persetujuan pengoperasian kapal angkutan sungai dan danau dapat dicabut, dengan beberapa alasan, yaitu:

- a. Tidak mengoperasikan kapal pada trayek yang telah ditetapkan dalam persetujuan pengoperasian kapal angkutan sungai dan danau dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan tanpa alasan yang jelas.
- b. Tidak memenuhi kewajiban yang telah ditentukan dalam persetujuan pengoperasian kapal.

Pengusaha angkutan sungai dan danau yang melanggar ketentuan-ketentuan berupa kewajiban yang telah ditentukan, akan dikenai sanksi berupa peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 1 (satu) bulan. Bila peringatan yang telah diberikan sebelumnya tidak diindahkan, maka akan dikenai sanksi berupa pembekuan persetujuan pengoperasian kapal angkutan sungai dan danau untuk jangka waktu satu bulan. Jika pembekuan persetujuan pengoperasian kapal angkutan sungai dan danau yang

¹⁸Hasil Wawancara dengan Ibu Rohami selaku Kabid Pelayaran Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara. Tanggal 21 Februari 2019.

sebelum nya diberikan habis jangka waktunya dan tidak ada usaha dari pihak tersebut untuk memperbaiki nya, maka persetujuan pengoperasian kapal angkutan sungai dan danau akan dicabut oleh pejabat yang mengeluarkan persetujuan pengoperasian kapal tersebut.¹⁹

Izin usaha tersebut juga dapat dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan, dalam hal ini pengusaha yang bersangkutan melakukan hal berikut:

1. Tidak memenuhi kewajiban kepemilikan kapal sebagaimana yang sudah diatur sebelumnya.
2. Melakukan kegiatan yang membahayakan negara.
3. Memperoleh izin usaha dengan cara yang tidak sah atau tidak sesuai aturan.
4. Melakukan tindakan yang mengakibatkan terancamnya keselamatan jiwa manusia dan lingkungan hidup
5. Atas permintaan pribadi pengusaha atau pemilik usaha.

Awak kapal yang bertugas dalam pengoperasian kapal untuk pelayanan angkutan sungai dan danau, wajib:

- a. Memakai pakaian yang sopan atau pakaian seragam bagi awak kapal perusahaan.
- b. Memakai kartu tanda pengenalan awak kapal sesuai yang dikeluarkan oleh perusahaan.
- c. Bertingkah laku sopan dan ramah.

¹⁹Hasil Wawancara dengan Ibu Rohami selaku Kabid Pelayaran Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara. Tanggal 21 Februari 2019.

- d. Tidak minum minuman yang mengandung alkohol, atau obat bius, narkotika maupun obat lain yang dapat mengganggu dan mempengaruhi pelayanan dalam pelayaran.
- e. Mematuhi waktu kerja, waktu istirahat dan pergantian awak kapal sesuai ketentuan yang berlaku.

Prinsip dasar keselamatan pelayaran menyatakan bahwa kapal yang hendak berlayar harus berada dalam kondisi laiklayar. Artinya, kapal harus mampu menghadapi berbagai kejadian alam secara wajar dalam dunia pelayaran. Selain itu kapal laiklayar menerima muatan dan mengangkutnya serta melindungi keselamatan muatan dan Anak Buah Kapal (ABK)-nya. Kelayakan kapal mesyaratkan bangunan kapal dan kondisi mesin dalam keadaan baik. Begitu juga dengan memenuhi segala persyaratan yang tertera dalam izin yang sudah di berikan.

Selain memiliki izin usaha sebagaimana dimaksud pada penjelasan sebelumnya untuk angkutan sungai dan danau, kapal yang dioperasikan wajib memiliki izin trayek. Pihak yang berwenang dalam mengeluarkan izin trayek ini adalah Bupati/Walikota yang bersangkutan bagi kapal yang melayani trayek dalam wilayah kabupaten/kota.

Pasal 1 ayat (3) Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau, menyatakan:

“Trayek adalah lintasan untuk pelayanan jasa angkutan umum sungai dan danau yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal”.

Keamanan dan keselamatan pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi pelayaran dan mencegah terjadinya kecelakaan. Untuk menjamin keselamatan dan keamanan angkutan perairan, Pemerintah telah melakukan perencanaan, pengadaan, pengoperasian, pemeliharaan, dan pengawasan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan Telekomunikasi-Pelayaran sesuai dengan ketentuan internasional, serta menetapkan alur-pelayaran dan perairan pandu.

Penetapan trayek pelayaran dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran melalui pemberian koridor bagi kapal-kapal berlayar melintasi perairan yang diikuti dengan penandaan bagi bahaya kenavigasian. Penyelenggaraan alur pelayaran yang meliputi kegiatan program, penataan, pembangunan, pengoperasian, dan pemeliharaannya ditujukan untuk mampu memberikan pelayanan dan arahan kepada para pihak pengguna jasa transportasi angkutan sungai dan danau untuk memperhatikan kapasitas dan kemampuan trayek dikaitkan dengan bobot kapal yang akan melalui alur tersebut agar dapat berlayar dengan aman, lancar dan nyaman.

Penetapan dari trayek tersebut dilakukan dengan memperhatikan pengembangan wilayah potensi angkutan dan jaringan. Untuk pelayanan angkutan sungai dan danau dalam trayek tetap dan teratur dilakukan dalam jaringan trayek. Jaringan trayek yang dimaksud terdiri dari:

- a. Trayek utama, yaitu menghubungkan antar pelabuhan sungai dan danau yang berfungsi sebagai pusat penyebaran

- b. Trayek cabang, yaitu menghubungkan antar pelabuhan sungai dan danau yang berfungsi sebagai pusat penyebaran dengan yang bukan berfungsi sebagai pusat penyebaran dengan yang bukan berfungsi sebagai pusat penyebaran atau antar pelabuhan sungai dan danau yang bukan berfungsi sebagai pusat penyebaran.

Izin penetapan dari trayek angkutan sungai dan danau ini menjadi salah satu perizinan yang harus dimiliki pengusaha atau pemilik kapal dalam permasalahan laiklayar, karena dalam penetapan trayek ini tertera jenis dan standardisasi kapal yang layak untuk melakukan kegiatan pengangkutan untuk melalui wilayah-wilayah tertentu. Jadi dalam penetapan trayek ini tertera wilayah mana saja yg dapat dilalui oleh kapal yang berlayar, dan tidak sembarangan kapal untuk melalui wilayah diluar trayek yang ditetapkan.

Pada dasarnya pengelolaan trayek dilakukan guna mendukung kelancaran lalu-lintas transportasi sungai dan danau dengan memperhatikan aspek keselamatan dan keamanan pelayaran serta aspek lingkungan dimana setiap tahunnya terjadi peningkatan aktivitas *traffic* sesuai dengan peningkatan kebutuhan akan angkutan sungai dan danau.

B. Penegekan Hukum Pidana dan Pertanggungjawaban Pihak Dishub Atas Tenggelamnya Kapal KM Sinar Bangun

Menegakkan hukum yang berkeadilan menjadi perhatian oleh pencari keadilan. Pekerjaan para penegak hukum dalam kesehariannya, khususnya pekerjaan kepolisian selalu menafsirkan hukum (pidana). Peran dalam penegakan

hukum pidana bagi Polisi sebagai bagian dari aparat penegak hukum merupakan salah satu subsistensi yang bertugas dalam bidang penyidik dan penyelidik tindak pidana.

Penegakan hukum dapat dirumuskan sebagai usaha melaksanakan hukum sebagaimana mestinya, mengawasi pelaksanaannya agar tidak terjadi pelanggaran maka memulihkan hukum yang dilanggar itu supaya ditegakkan kembali. Bila berbicara mengenai penegakan hukum, maka tidak akan terlepas pula untuk berbicara masalah hukum. Berfungsinya hukum dalam masyarakat di mana hukum itu diberlakukan tidak bisa terlepas dari kajian budaya hukum, kesadaran hukum dan penegakan hukum. Penegakan hukum juga merupakan penyelenggaraan hukum oleh petugas penegak hukum yang sesuai dengan aturan hukum. Penegakan hukum sebagai usaha semua kekuatan bangsa, yang menjadi kewajiban kolektif semua komponen bangsa.²⁰

Terkait dengan penegakan hukum pidana, kasus tenggelamnya kapal akhir-akhir ini menjadi perhatian serius bagi pemerintah, karena menimbulkan rasa takut dan trauma dari masyarakat umum untuk menaiki kapal. Sejumlah peristiwa kecelakaan selama pelayaran, kerap menyebutkan bahwa jumlah penumpang tidak sesuai dengan *manifest* atau bahkan kapal disebut *over load*.

Banyak faktor-faktor yang menyebabkan kapal tenggelam pada saat beroperasi. Faktor yang paling banyak menyebabkan tenggelamnya kapal adalah faktor alam . Penyebab dari tenggelamnya kapal selanjutnya adalah faktor lainnya/faktor teknis, jika dilihat jenis faktor lainnya ini cukup beragam, dapat

²⁰ Muhamad Said Is.2015.*Pengantar Ilmu Hukum*.Jakarta:Prenadamedia Group. halaman 185.

disimpulkan bahwa faktor ini lebih bersifat hal-hal teknis. Sedangkan faktor penyebab tenggelamnya kapal yang terakhir adalah faktor kelalaian manusia, dimana kelalaian manusia ini juga terdiri dari beberapa penyebab. Tetapi secara umum dapat disimpulkan bahwa kelalaian ini disebabkan karena kurang hati-hati dan kurangnya pengawasan terhadap kapal. Dari faktor penyebab tenggelamnya kapal tersebut berhubungan dengan keselamatan di atas kapal/layak laut.

1. Faktor Alam (*force majeure*)

Dilihat dari kasus tenggelamnya kapal yang disebabkan oleh faktor alam secara umum ada 2 penyebabnya yaitu karena cuaca buruk dan karena terbawa arus. Cuaca buruk adalah faktor alam tetapi seharusnya tenggelamnya kapal yang disebabkan oleh cuaca buruk dapat diantisipasi sebagai suatu kesiapan dalam menghadapi keadaan darurat. Dalam hal ini juga meminta kepada pengusaha atau pemilik kapal harus dapat mengidentifikasi potensi keadaan darurat yang terjadi di atas kapal dan prosedur yang harus dilakukan untuk mengantisipasi keadaan tersebut.

2. Faktor Kelalaian Manusia (*human error*)

Dalam kasus tenggelamnya kapal yang baru saja terjadi yang disebabkan oleh kelalaian manusia dapat disimpulkan bahwa pihak pengusaha/pemilik kapal dan pihak pengawas kapal yang beroperasi, tidak mematuhi peraturan laiklayar yang sudah ada.

3. Faktor Lainnya (*others factor*)

Dalam kasus tenggelamnya kapal yang disebabkan oleh faktor lainnya terdapat penyebab yang beragam. Namun secara umum dapat disimpulkan bahwa

tenggelamnya kapal disebabkan oleh faktor lainnya ini dikarenakan tidak dipatuhi nya peraturan laiklayar yang berkenaan dengan pengoperasian kapal. Perusahaan atau pemilik kapal seharusnya telah membuat prosedur, rencana dan instruksi termasuk hal-hal yang menjadi perhatian utama untuk pengoperasian kapal yang menyangkut keamanan awak kapal, kapal sendiri, dan angkutan yang dibawanya.²¹

Salah satu kasus kecelakaan kapal tenggelam yang baru terjadi yaitu pada tahun 2018, adalah kasus tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun di perairan Danau Toba. Tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun yang mengangkut puluhan bahkan ratusan penumpang dan sejumlah sepeda motor dari Pelabuhan Simanindo Kabupaten Samosir menuju Pelabuhan Tigaras Kabupaten Simalungun, pada Senin 18 Juni 2018 sore sekitar pukul 17.30 wib yang diiringi dengan cuaca yang buruk telah menelan korban jiwa dan harta benda.

Sebelumnya juga beberapa kecelakaan pelayaran di Danau Toba pernah terjadi seperti pada tahun 1955 terjadi tabrakan dua kapal yang menelan korban jiwa 56 orang dan tenggelamnya KMP yang mengangkut pelajar pada tahun 1986 yang menelan korban jiwa 4 orang meninggal, serta tragedi tenggelamnya kapal penyeberangan tahun 1987 yang menelan korban cukup banyak yaitu 23 orang meninggal dunia.

Hal mendasar yang harus dipenuhi pihak penyedia jasa angkutan penumpang di perairan adalah menyangkut keselamatan, keamanan dan kenyamanan penumpang yang diangkut kapal dari pelabuhan pemberangkatan

²¹Hasil Wawancara dengan Ibu Rohami selaku Kabid Pelayaran Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara. Tanggal 21 Februari 2019.

sampai tiba di pelabuhan tujuan. Dasar hukum penyelenggaraan pelayaran baik laut, danau, sungai dan penyeberangan telah diatur dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang menegaskan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim.

Terkait dengan keselamatan penumpang dalam pelayaran, maka faktor utama yang mutlak harus diperhatikan adalah kelaiklautan kapal yang dioperasikan. Kelaiklautan kapal yang dioperasikan harus laik secara teknis dan laik secara juridis. Kelaikan kapal secara teknis menyangkut apakah secara fisik kapal telah sesuai dan memenuhi syarat untuk digunakan untuk mengangkut penumpang, seperti pengadaan, pembangunan dan pengerjaan kapal serta penyiapan perlengkapan kapal telah memenuhi persyaratan standar yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan.

Apakah dalam pembangunan kapal telah lolos melalui pengujian. Apakah dalam pengoperasian kapal telah dilakukan pemeriksaan dan pengujian secara berkala guna memastikan bahwa kondisi kapal menyangkut secara fisik laik untuk digunakan dalam berlayar. Apakah kapal telah memenuhi persyaratan pendukung keselamatan berlayar seperti navigasi, radio, perlistrikan pelampung dan alat bantu lainnya.

Apakah dalam pengoperasian kapal telah diawasi Nahkoda dan Anak Buah Kapal (ABK) yang terlatih/terampil sesuai dengan standar yang ditentukan aturan. Selain itu apakah kapal yang dioperasikan juga telah memenuhi syarat

juridis untuk mengangkut penumpang, seperti izin berlayar dari otoritas pelabuhan pemberangkatan.

Apakah semua penumpang yang diangkut telah terdaftar secara benar dalam dokumen manifes kapal. Apakah semua penumpang telah dipertanggungjawabkan dalam asuransi wajib kecelakaan. Apakah jumlah penumpang dan barang yang diangkut sesuai dengan kapasitas daya angkut kapal yang diizinkan.

Menyikapi musibah tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun yang terjadi pada Senin 18 juni 2018 sekitar pukul 17.30 wib, yang mana kapal tersebut memuat kurang lebih sekitar 180 orang dan beberapa jenis kendaraan sepeda motor. Sebelumnya tidak ada keterangan resmi berapa banyak jumlah korban yang tertimpa musibah tersebut. Hal ini dikarenakan tidak adanya pendataan manifes yang baik sebelum keberangkatan.²²

Tenggelamnya kapal tersebut dikarenakan berlebihnya muatan yang harus ditanggung kapal yang mana seharusnya muatan kapal tersebut sepertiga dari jumlah muatan yang dibawa pada saat itu oleh Nahkoda kapal dan juga diperparah oleh keadaan cuaca yang kurang baik saat itu. Hal ini bisa terjadi karena kelalaian pengawasan dari pihak yang diberi tanggung jawab untuk melakukan pengawasan di pelabuhan tersebut yaitu pihak Dinas Perhubungan.

Melalui hasil wawancara di kantor Kepolisian Daerah Sumatera Utara menyatakan banyak dari persyaratan tersebut tidak terpenuhi. Maka secara hukum kegiatan pelayaran tidak dibenarkan untuk dilaksanakan. Ketidak patuhan

²²Hasil Wawancara dengan Ibu Ipda Iriani selaku Kepala Penyidik Kasus Tenggelamnya Kapal KM Sinar Bangun di Kepolisian Daerah Sumatera Utara. Tanggal 26 Februari 2019.

terhadap berbagai persyaratan tersebut jelas merupakan sikap pengabaian terhadap aturan-aturan hukum yang mengakibatkan timbulnya resiko kematian dan kerugian materil dan immateril bagi penumpang dan keluarganya. Dalam hal ini pemerintah sebagai pemangku kewajiban dan tanggung jawab mewujudkan layanan jasa transportasi angkutan di perairan termasuk angkutan di kawasan Danau Toba.²³

Tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun menelan sangat banyak korban. Merujuk dari aturan hukum yang berlaku, peristiwa tersebut tidak akan terjadi bila seluruh instansi terkait melaksanakan tugas dan kewajiban mereka secara benar dalam membina, mengawasi dan melayani seluruh kapal-kapal penumpang yang melakukan kegiatan angkutan penumpang di kawasan Danau Toba.

Hasil penyelidikan dari pihak penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara, menyatakan melalui BAP yang telah ada terdapat sebanyak 188 korban dalam kasus tenggelamnya kapal tersebut. Korban tersebut terdiri dari 21 orang yang berhasil selamat termasuk 3 orang Anak Buah Kapal (ABK), 3 orang meninggal dunia dan 164 orang belum ditemukan berdasarkan hasil pencocokan dan penelitian oleh Polres Simalungun, Polres Samosir dan PT. Jasa Raharja.

Pertanggungjawaban atas tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun, berdasarkan hasil wawancara di Kantor Kepolisian Daerah Sumatera Utara, bukan hanya Nahkoda kapal yang menjadi pihak yang bertanggungjawab dalam tragedi tersebut, melainkan tanggungjawab dari pihak instansi terkait juga yaitu pihak Dinas Perhubungan Daerah Kabupaten Samosir yang bertugas dalam pengawasan

²³Hasil Wawancara dengan Ibu Ipda Iriani selaku Kepala Penyidik Kasus Tenggelamnya Kapal KM Sinar Bangun di Kepolisian Daerah Sumatera Utara. Tanggal 26 Februari 2019.

transportasi kapal di Pelabuhan Simanindo tersebut. Hal ini disebutkan dari hasil wawancara dengan penyidik yang menangani kasus tersebut, bahwa pihak Dinas Perhubungan telah melakukan kelalaian-kelalaian dalam tugas nya.

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran memang tidak terdapat pengaturan yang mengatur tentang tugas dan wewenang dari Dinas Perhubungan dimana hal ini dikarenakan tugas dan wewenang dari Dinas Perhubungan di atur khusus dalam peraturan pemerintahan Bupati/Walikota, Gubernur dan Menteri. Untuk pengaturan tentang tugas dan wewenang dari Dinas Perhubungan Kabupaten Samosir diatur dalam Peraturan Bupati Samosir Provinsi Sumatera Utara Nomor 49 Tahun 2017 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Pokok, dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Samosir.

Dinas Perhubungan dalam kasus tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun tersebut merupakan menjadi pihak yang bertugas dan berwenang dalam pengoperasian pelabuhan di Pelabuhan Simanindo. Hal ini tertera jelas dalam Peraturan Bupati Samosir Provinsi Sumatera Utara Nomor 49 Tahun 2017 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Pokok, dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Samosir Pasal 18 ayat (3) huruf e, yaitu:

“Pelaksanaan pembinaan dan pengawasan kegiatan operasional kepelabuhan sesuai dengan prosedur dan peraturan yang berlaku untuk menjaga dan meningkatkan keselamatan angkutan danau”.

Pertanggungjawaban pidana pihak Dinas Perhubungan sudah tertera dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang terdapat pada Pasal 303 ayat (3), yaitu:

“Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang, dipidana dengan penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp 1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah)”

Memperjelas Pasal 303 ayat (3) melalui Pasal 303 ayat (1), yaitu:

“Setiap orang yang mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud dalam pasal 122 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp 300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 122 mengatur tentang pengoperasian, yaitu:

“Setiap pengoperasian kapal dan pelabuhan wajib memenuhi persyaratan keselamatan kapal dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim”.

Kesalahan adalah keadaan psikis pelaku dan hubungannya dengan perbuatan yang dilakukan yang sedemikian rupa, sehingga berdasarkan keadaan psikis tersebut pelaku dapat dicela atas perbuatannya.²⁴ Kesalahan di bagi menjadi 2 jenis melalui pengertian nya, yaitu kesalahan psikologis dan kesalahan normatif. Kesalahan psikologis adalah kesalahan dari sudut keadaan psikologis yang sesungguhnya dari seseorang. Dan kesalahan normatif adalah kesalahan dari sudut

²⁴FransMaramis. 2012. *HukumpidanaUmumdanTertulis di Indonesia*. Jakarta: PT. Raja GrafindoPersada, halaman 114.

pandang orang lain terhadap pelaku. Kesalahan normatif merupakan kesalahan dari sudut norma-norma hukum pidana, yaitu kesalahan dalam arti kesengajaan atau kealpaan.²⁵

Terdapat beberapa unsur yang ada didalam pertanggungjawaban, salah satu unsur nya yaitu terdapat suatu kesalahan didalam suatu perbuatan. Pengertian kesalahan tersebut tidak dapat dijumpai dalam undang-undang hukum pidana (KUHP) maupun undang-undang khusus yang mengatru tentang hukum pidana. Tidak adanya pengertian kesalahan dalam undang-undang ini menimbulkan banyaknya pengertian-pengertian tentang kesalahan dalam doktrin-doktrin di lapangan ilmu hukum pidana yang dikemukakan oleh para ahli hukum pidana. Pengertian kesalahan yang bermacam-macam yang disampaikan oleh para ahli hukum pidana ini melahirkan beberapa teori tentang kesalahan.

Dari berbagai teori tentang kesalahan dan pertanggungjawaban pidana, kesalahan dapat dipakai dalam beberapa pengertian, salah satunya adalah dalam pengertian sosial-ethis, yaitu suatu hubungan mental yang ada antara seorang dengan perbuatan beserta akibatnya demikian rupa, sehingga perbuatan itu dapat dipertanggungjawabkan.

Menurut teori *monistis*, pengertian kesalahan ini merupakan kesalahan yang bersifat *psychis*, karena kesalahan yang dikaitkan dengan keadaan mental atau *psychis* pembuat dengan perbuatannya. Selain itu kesalahan dalam pengertian diatas juga dikaitkan dengan pertanggungjawaban pidana bagi pembuat pidana

²⁵Ibid, halaman 115.

(*dader*). Pertanggungjawaban pidana itu ada karena hubungan *psychologis* antara keadaan *psychis* pembuat dengan perbuatannya yang bersifat melawan hukum.²⁶

Pengertian hukum pidana dapat disebut ciri atau unsur kesalahan dalam arti yang luas, yaitu:

1. Dapatnya dipertanggungjawabkan pembuat
2. Adanya kaitan psikis antara pembuat dan perbuatan, yaitu adanya sengaja atau kesalahan dalam arti sempit (*culpa*)
3. Tidak adanya dasar peniadaan pidana yang menghapus dapatnya dipertanggungjawabkan sesuatuperbuatan kepada pembuat.²⁷

Pertanggungjawaban pidana mengklasifikasian terhadap peristiwa pidana yang terjadi. Penanggungjawab peristiwa pidana dapat diklasifikasikan atas:

1. Penanggung Jawab Penuh

Penanggungjawab penuh di sini ialah tiap orang yang menyebabkan (turut serta menyebabkan) peristiwa pidana, yang diancam dengan pidana setinggi pidana pokoknya. Termasuk dalam kategori ini adalah:

- a. *Dader*: penanggungjawab mandiri
- b. *Mededader*: penanggungjawab bersama
- c. *Medepleger*: penanggungjawab serta
- d. *Doen pleger*: penanggungjawab penyuruh
- e. *Uitlokker*: penanggungjawab pembujuk/perencana

²⁶Agus Rusianto. 2016. *Tindak Pidana & Pertanggungjawaban Pidana Tinjauan Kritis Melalui Konsistensi Antara Asas, Teori, dan Penerapannya*. Jakarta: Prenadamedia Group, halaman 37.

²⁷Andi Hamzah. (I). Op. Cit. halaman 130.

2. Penanggungjawab Sebagian

Yang dimaksud dengan penanggungjawab sebagian ialah: apabila seseorang bertanggungjawab atas bantuan, percobaan suatu kejahatan, dan diancam dengan pidana sebesar $\frac{2}{3}$ (dua pertiga) pidana kejahatan yang selesai.

Termasuk dalam kategori ini ialah:

- a. *Poger* (orangnya) dan *poging* (kegiatannya)
- b. *Medeplichige* penanggungjawab bantuan.

Seseorang yang melakukan tindak pidana baru boleh dihukum apabila si pelaku sanggup mempertanggungjawabkan perbuatan yang telah diperbuatnya, masalah penanggungjawaban erat kaitannya dengan kesalahan, oleh karena adanya asas pertanggungjawaban yang dinyatakan dengan tegas, tidak dipidana tanpa ada kesalahan. Untuk menentukan apakah seorang pelaku tindak pidana dapat dimintai pertanggungjawaban dalam hukum pidana, akan dilihat apakah orang tersebut pada saat melakukan tindak pidana mempunyai kesalahan.

Kealpaan/kelalaian merupakan salah satu bentuk kesalahan karena dimana pelaku melakukan hal tidak melakukan kewajiban hukum yang diharuskan undang-undang.²⁸ Dengan mengatakan bahwa kealpaan adalah suatu bentuk kesalahan, maka dikatakan pula bahwa sikap batin yang demikian itu, adalah berwarna. Artinya selalu kita hubungkan dengan sikap batin terhadap perbuatan yang dipandang dari sudut hukum keliru. Sama saja dengan kesengajaan, bahkan lebih dari itu, lebih berwarna daripada kesengajaan, kalau masih mungkin mengatakan “dengan sengaja berbuat baik” atau “dengan sengaja berbuat jahat”,

²⁸AndiHamzah. (II). 2008. *TerminologiHukumPidana*. Jakarta: SinarGrafika, halaman 95.

pada hemat saya tidaklah mungkin mengatakan “karena kealpaannya berbuat baik”. Sebabnya tidak mungkin menyatakan demikian ialah karena dalam istilah kealpaan itu sendiri sudah terkandung makna kekeliruan.

Perbuatan melawan hukum dengan unsur kelalaian berbeda dengan perbuatan melawan hukum dengan unsur kesengajaan. Dengan kesengajaan, ada niat dalam hati para pihak pelaku untuk menimbulkan kerugian tertentu bagi korban, atau paling tidak mengetahui secara pasti bahwa akibat dari perbuatannya tersebut akan terjadi. Akan tetapi, dalam kesengajaan tidak ada niat dalam hati dari pihak pelaku untuk menimbulkan kerugian, bahwa mungkin ada keinginannya untuk mencegah terjadinya kerugian tersebut. Dengan demikian, dalam perbuatan melawan hukum dengan unsur kesengajaan, niat atau sikap mental menjadi faktor dominan, tetapi pada kelalaian, niat atau sikap mental tersebut tidak menjadi penting, yang penting dalam kelalaian adalah sikap lahiriah dan perbuatan yang dilakukan, tanpa terlalu mempertimbangkan apa yang ada dalam pikirannya.²⁹

Salah satu hal yang penting dalam kelalaian adalah masalah risiko, yaitu risiko sebagai akibat adanya bahaya. Maka sebenarnya kelalaian merupakan risiko yang terbit dari suatu sikap yang melibatkan risiko yang tidak layak (*unreasonable risk*) sehingga menimbulkan kerugian. Sikap seperti itu merupakan sikap yang berada di bawah standar yang diciptakan oleh hukum untuk melindungi masyarakat dari bahaya dan risiko yang tidak layak. Karena itu, berbeda dengan perbuatan melawan hukum dengan unsur kesengajaan, maka

²⁹MunirFuady. 2002. *PerbuatanMelawanHukum*. Bandung: PT. Citra AdityaBakti, halaman72-73.

suatu kelalaian merupakan sikap manusia, bukan suatu kesadaran (*state of mind*) atau kehendak (*intent*).

Agar terdapatnya unsur tidak terlasana kewajiban kehati-hatian (*due care*) sehingga terjadi suatu kelalaian, mestilah ditunjukkan bahwa perbuatan (atau pengabaian) oleh pelaku tersebut menerbitkan unsur risiko berbahaya yang tidak layak (*unreasonable risk of harm*) bagi pihak korban, tanpa suatu manfaat yang jelas dari tindakannya tersebut.³⁰

Kelalaian menurut hukum pidana terbagi dua macam yaitu:

1. Kealpaan perbuatan, apabila hanya dengan melakukan perbuatannya sudah merupakan suatu peristiwa pidana, maka tidak perlu melihat akibat yang timbul dari perbuatan tersebut sebagaimana ketentuan Pasal 205 Kitab Undang-undang Hukum Pidana.
2. Kealpaan akibat, merupakan suatu peristiwa pidana kalau akibat dari kealpaan itu sendiri sudah mengakibatkan akibat yang dilarang oleh hukum pidana, misalnya cacat atau matinya orang lain sebagaimana yang diatur dalam Pasal 359 dan 360.

Tentang kelalaian itu sendiri dikenal beberapa tingkatan dengan konsekuensi hukum yang saling berbeda-beda. Pada umumnya tingkatan kelalaian tersebut adalah sebagai berikut:

1. Kelalaian ringan (*slight negligence*).
2. Kelalaian biasa (*ordinary negligence*).
3. Kelalaian berat (*gross negligence*).

³⁰Ibid. Halaman 74.

Kelalaian yang diketahui atau disadari terjadi jika seseorang tidak memenuhi suatu perbuatan, namun dia tahu apabila dia tidak memenuhi perbuatan tersebut, maka akan menimbulkan akibat yang dilarang dalam hukum pidana. Sedangkan kealpaan yang tidak disadari terjadi apabila pelaku tidak sama sekali memikirkan kemungkinan adanya suatu akibat dari perbuatannya atau keadaan tertentu, dan apabila ia telah memikirkan hal itu sebelumnya maka ia tidak akan melakukannya.

Berdasarkan hasil wawancara melalui hasil penyidikan dari pihak Kepolisian Daerah Sumatera Utara, menyatakan pihak-pihak dari Dinas Perhubungan yang menjadi salah satu penanggungjawab atas tragedi tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun di Danau Toba. Pihak yang menjadi penanggungjawabnya yaitu:

1. Kepala Bidang Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (Kabid ASDP).
2. Kepala Pos Pelabuhan Simanindo.
3. Honorer Dinas Perhubungan yang ditugaskan di pelabuhan Simanindo.³¹

Ditetapkan nya pihak-pihak Dinas Perhubungan tersebut menjadi pihak yang bertanggungjawab dalam kasus tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun tersebut berdasarkan pada Bagian Keempat Bidang Lalu Lintas Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan dalam Pasal 12 ayat (2), ayat (3) huruf b dan ayat (4) Peraturan Bupati Samosir Nomor 49 Tahun 2017 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Pokok dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan

³¹Hasil Wawancara dengan Ibu Ipda Iriani selaku Kepala Penyidik Kasus Tenggelamnya Kapal KM Sinar Bangun di Kepolisian Daerah Sumatera Utara. Tanggal 26 Februari 2019.

Kabupaten Samosir, yaitu mengenai tugas pokok dari Kepala Bidang Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP), kemudian fungsi dari Kabid ASDP dan kedudukan Kabid ASDP yang membawahi Seksi Pembinaan ASDP, Seksi Sarana dan Prasarana ASDP dan Seksi Kepelabuhan.

Keseluruhan Seksi yang dibawah oleh Kabid ASDP tersebut, Seksi Kepelabuhan merupakan bagian yang menjadi penanggungjawab atas kejadian tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun. Hal ini dikarenakan Seksi Kepelabuhan lah yang berfungsi dalam pelaksanaan pengendalian operasi lalu lintas, bongkar muat pada angkutan danau dan pelabuhan sesuai dengan peraturan yang berlaku untuk menghindari kecelakaan di danau dan juga berfungsi dalam penghimpunan, data angkutan dari masing-masing pelabuhan sesuai dengan format yang ada untuk menjadi bahan evaluasi kegiatan operasional pelabuhan.³²

Dari fungsi yang ada tersebut menandakan bahwa pihak Seksi Pelabuhan secara tidak langsung memiliki fungsi dalam pengawasan kegiatan operasional di pelabuhan yang dijaga, termasuk Pelabuhan Simanindo yang mana menjadi pelabuhan awal keberangkatan kapal KM Sinar Bangun yang kemudian tenggelam beberapa saat setelah keberangkatannya.

Dinas Perhubungan sudah diberi fungsi, tugas, dan wewenang oleh undang-undang sebagai mestinya, namun pihak Dinas Perhubungan telah melakukan kelalaian dalam melakukan pengecekan dan pengawasan terhadap setiap kapal-kapal yang ada dipelabuhan sebelum melakukan penyeberangan atau

³²Hasil Wawancara dengan Ibu Ipda Iriani selaku Kepala Penyidik Kasus Tenggelamnya Kapal KM Sinar Bangun di Kepolisian Daerah Sumatera Utara. Tanggal 26 Februari 2019.

sebelum beroperasi termasuk kapal KM Sinar Bangun sehingga menimbulkan kerugian dan kematian kepada penumpang kapal KM Sinar Bangun.

Dalam hal ini pihak Dinas Perhubungan khususnya pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Samosir melakukan kealpaan dengan kesadaran yaitu kelalaian yang disadari, contohnya antara lain *sebrono (roekeles)*, *Ilai (onachtzaam)*, tidak acuh. Dimana seseorang sadar akan resiko, tetapi berharap akibat buruk tidak akan terjadi. Dan memenuhi unsur-unsur kealpaan yaitu:

1. Pelaku melakukan lain dari apa yang seharusnya diperbuat berdasarkan hukum tertulis maupun tidak tertulis, sehingga pada dasarnya ia telah melakukan suatu perbuatan (termasuk tidak berbuat) yang melawan hukum.
2. Pelaku melakukan suatu perbuatan dan tidak berlaku kurang hati-hati, ceroboh dan kurang berpikir panjang.
3. Perbuatan pelaku itu dapat dihukum, maka dari itu pelaku harus bertanggungjawab atas akibat dari perbuatannya tersebut.

Kealpaan (*culpa*), pada umumnya dibagi menjadi 2, yaitu:

1. Dikatakan sebagai kealpaan yang disadari yaitu jika pelaku dapat membayangkan atau memperkirakan akan timbulnya suatu akibat. Tetapi ketika ia melakukan tindakannya dengan usaha pencegahan supaya tidak timbul akibat, namun akibat itu muncul juga.
2. Dikatakan sebagai kealpaan yang tidak disadari bila mana pelaku tidak dapat memperkirakan akan timbulnya suatu akibat, seharusnya pelaku dapat

membayangkannya. Kealpaan karena yang disadari lebih berat sanksi pidanya dibandingkan dengan kealpaan yang tidak disadari.

Hasil wawancara di Kantor Kepolisian Daerah Sumatera Utara, berdasarkan hasil dari penyidikan yang dilakukan oleh pihak yang berwenang atas tragedi tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun, pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Samosir memenuhi unsur kealpaan pada Pasal 359 Kitab Undang-undang Hukum Pidana, yaitu:

“Barangsiapa karena (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati diancam dengan pidana paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun”.

Tidak hanya itu saja, pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Samosir sebagai pihak yang bertugas mengoperasikan pelabuhan juga telah melanggar Pasal 303 ayat (3) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yaitu:

“Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang, dipidana dengan penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp 1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah)”.

Pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Samosir juga memenuhi unsur Penyertaan dalam Tindak Pidana dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana khusus nya dalam Pasal 55, yaitu:

- 1) “Dipidana sebagai pelaku tindak pidana:
 - a. Mereka yang melakukan, yang menyuruh melakukan, dan yang turut serta melakukan tindak pidana itu
 - b. Mereka yang dengan memberi atau menjanjikan sesuatu, dengan menyalahgunakan kekuasaan atau martabat, dengan kekerasan, ancaman atau keterangan, sengaja menganjurkan orang lain supaya melakukan tindak pidana itu.
- 2) Terhadap penganjur, hanya tindak pidana yang sengaja dianjurkan saja yang di perhitungkan, beserta akibat-akibatnya.”

Kemudian dilanjutkan dengan Pasal 56 Kitab Undang-undang Hukum Pidana, yaitu:

“Dipidana sebagai orang yang membantu melakukan kejahatan:

- 1) Mereka yang dengan sengaja memberi bantuan pada waktu kejahatan itu dilakukan.
- 2) Mereka yang dengan sengaja memberi kesempatan, sarana, atau keterangan untuk melakukan kejahatan itu.”³³

Maka dalam hal inikealpaan dengan kesadaran yang dimana pihak Dinas Perhubungan yang bertugas mengetahui bahwa ia diberi tanggungjawab oleh Undang-undang untuk melakukan pengawasan terhadap pengoperasionalan kapal-kapal yang ada di pelabuhan, dalam rangka untuk keselamatan dan keamanan

³³Hasil Wawancara dengan Ibu Ipda Iriani selaku Kepala Penyidik Kasus Tenggelamnya Kapal KM Sinar Bangun di Kepolisian Daerah Sumatera Utara. Tanggal 26 Februari 2019.

penumpang maupun muatan barang namun ia tidak memenuhi tanggungjawab itu.³⁴

C. Upaya dalam Mencegah dan Menanggulangi Tenggelamnya Kapal

Tragedi kapal tenggelam masih saja terjadi di perairan di Indonesia baik perairan laut maupun perairan darat. Telah menjadi perhatian bagi pemerintah pusat maupun pemerintah daerah, bagaimana bisa kasus kapal tenggelam ini masih bisa terjadi. Untuk itu perlu diperhatikan upaya pencegahan tenggelamnya kapal tersebut. Untuk mencapai tujuan keselamatan, diperlukan upaya sebagai berikut:

1. Menyediakan praktek yang aman dalam operasional kapal dan lingkungan kerja
2. Membangun perlindungan terhadap semua resiko yang diidentifikasi
3. Terus menerus meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan personal darat dan *Onboard*/ di kapal.³⁵

Pemerintah juga dengan tegas mengingatkan kepada para pengusaha atau pemilik kapal untuk mengembangkan, menerapkan dan mempertahankan Sistem Manajemen Keselamatan yang meliputi:

1. Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan.
2. Prosedur pelaporan kecelakaan kapal dan penyimpangan dari ketentuan kode.

³⁴Vicky Hanggara Alexandro. "Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Kecelakaan Kapal Akibat Tidak Laik Laut". Dalam Jurnal Hukum Adigama.

³⁵Hasil Wawancara dengan Ibu Rohami selaku Kabid Pelayaran Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara. Tanggal 21 Februari 2019.

3. Petunjuk dan prosedur untuk memastikan keselamatan operasi kapal dan perlindungan lingkungan, pekerja di atas kapal benar-benar menaati peraturan perundang-undangan.
4. Menentukan tingkat otoritas garis komunikasi antar personil darat dan di atas kapal.
5. Prosedur untuk siap dan tanggap dalam keadaan darurat.
6. Prosedur untuk internal audit dan ditinjau ulang manajemen.³⁶

Tenggelamnya kapal sangatlah susah diprediksi dan dapat terjadi kapan saja. Oleh sebab itu untuk menghadapi musibah ditengah pelayaran sebelum kapal meninggalkan pelabuhan, wajib dilakukan persiapan-persiapan dan persyaratan sebagai berikut:

1. Mengikuti peraturan-peraturan yang telah ditentukan.
2. Melakukan pengetesan cara operasinya kemudi darurat.
3. Melakukan pengecekan keaktifan GPS kapal.
4. Melakukan pengecekan smoke detector di anjungan kapal untuk mengantisipasi kebakaran di palka-palka.
5. Sebelum melakukan pelayaran peta-peta mulai dari tempat tolak sampai ketempat tujuan sudah dikoreksi dan *up-date*.
6. Melakukan pengetesan darurat mesin induk.³⁷

Pemerintah telah melakukan upaya untuk pencegahan terjadinya kapal tenggelam. Disamping itu pemerintah telah melakukan pelatihan sumber daya

³⁶Hasil Wawancara dengan Ibu Rohami selaku Kabid Pelayaran Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara. Tanggal 21 Februari 2019.

³⁷Hasil Wawancara dengan Ibu Rohami selaku Kabid Pelayaran Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara. Tanggal 21 Februari 2019.

pelaut yang dilaksanakan secara bersungguh-sungguh dan bertanggungjawab untuk Anak Buah Kapal (ABK). Keterampilan tersebut merupakan dasar sertifikat yang harus dimiliki baik Nahkoda, Perwira, dan Anak Buah Kapal. Pelatihan tersebut bertujuan untuk :

1. Anak Buah Kapal agar terampil dalam menghadapi bahaya apapun di atas kapal.
2. Para perwira terutama Nahkoda yang bertanggungjawab selaku pemimpin kapal.
3. Perwakilan pemilik kapal (*owner*).
4. Penanggungjawab barang, bongkar/muat.
5. Stabilitas kapal.

Dengan demikian keamanan dan keselamatan kapal dan jiwa manusia dapat terselamatkan.

Pemerintah juga akan melakukan peningkatan dalam pengawasan seluruh kapal yang melintas perairan di Indonesia. Hal itu tentu saja guna untuk mencegah terjadinya tenggelamnya kapal motor seperti yang terjadi di Danau Toba yaitu kapal KM Sinar Bangun. Peningkatan pengawasan ini dilakukan dengan melakukan *ramp check* dan memastikan fasilitas keselamatan yang tersedia di dalam kapal.

Peningkatan pengawasan juga dilakukan tidak hanya dengan *ramp check*, tetapi dengan memberikan syarat tambahan dimana setiap kapal wajib dilengkapi sertifikasi atau Surat Persetujuan Belayar (SPB) sebagai syarat operasional.

Dengan adanya sertifikasi, diharapkan semua kapal yang beroperasi lebih mudah untuk teridentifikasi dan terdata.

Pihak Dinas Perhubungan yang bertugas di pelabuhan juga dilakukan peningkatan pengawasan nya terhadap kapal-kapal yang akan melakukan kegiatan operasional penyeberangan atau angkutan sungai, danau dan pelabuhan. Selain itu jumlah personil yang ditugaskan untuk melakukan pengawasan ditambah dan lebih ketat dalam pengawasan nya agar tidak terjadi nya kelalaian-kelalaian yang menyebabkan kerugian bahkan kematian bagi orang lain.³⁸

Pemerintah saat ini juga telah melakukan penelitian terhadap angkutan sungai dan danau, terutama pemerintahan daerah Provinsi Sumatera Utara, dan berdasarkan hasil survei dan pengumpulan data terkait angkutan sungai dan danau, dapat disimpulkan upaya pencegahan tenggelamnya kapal, anatara lain sebagai berikut:

1. Aspek Manajemen Keselamatan

- a. Memaksimalkan kordinasi antar instansi terkait keselamatan ASD yang ada.
- b. Melakukan peningkatan terhadap pedoman struktur organisasi dan tata kerja yang ada.
- c. Merealisasikan peraturan-peraturan setempat yang mendukung kinerja keselamatan yang sudah ada.
- d. Meningkatkan program keselamatan ASD seperti sosialisai perambuan yang sudah ada.

³⁸Hasil Wawancara dengan Ibu Rohami selaku Kabid Pelayaran Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara. Tanggal 21 Februari 2019.

- e. Klasifikasi/jenis data kecelakaan kapal perlu dipikirkan bersama, baik oleh pemerintah pusat maupun pemerintah daerah setempat untuk membentuk suatu organisasi guna pencatatan informasi/data kecelakaan yang terklasifikasi secara jelas.
- f. Meningkatkan perizinan lokasi dan operasi rute berdasarkan trayek kapal masing-masing.
- g. Mengadakan peraturan/kebijakan kegiatan ASD setempat yang mengakomodir aspek keselamatan.
- h. Penanganan lebih serius oleh pemerintah atas otonomi daerah yang dimana peralihan kewenangan ASD dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah agar manajemen keselamatan ASD lebih terkordinasi secara maksimal.³⁹

2. Aspek Prasarana

- a. Perlunya meningkatkan dana keselamatan untuk peningkatan dan pemeliharaan prasarana ASD pemerintah yang sudah ada.
- b. Perlunya membuat suatu pedoman penertiban dan penataan lingkungan sungai dan danau terkait keselamatan.
- c. Meningkatkan Pengendalian fungsi alur ASD termasuk perambuan lalu lintas melalui kordinasi antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah.
- d. Meningkatkan pengendalian daerah tepi sungai dan danau melalui kordinasi antara instansi terkait baik yang di pusat maupun daerah.

³⁹Hasil Wawancara dengan Ibu Rohami selaku Kabid Pelayaran Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara. Tanggal 21 Februari 2019.

3. Aspek Sarana

- a. Memperhatikan kondisi kelaikan perlengkapan keselamatan dan perlunya melakukan sosialisasi kepada penumpang ASD.
- b. Meningkatkan standar kelaikan kapal yang meliputi kapasitas mesin terkait dengan klasifikasi kapal dimensi kapal dalam prosedur sertifikasi kelaikan kapal dan mesin disesuaikan dengan keadaan badan kapalnya.
- c. Melakukan peningkatan atas prosedur uji berkala dan uji tipe bagi kapal yang beroperasi.
- d. Melakukan tindakan tegas bagi kepatuhan pengoperasian kapal yang masih kurang terlaksana di lapangan.
- e. Meningkatkan pengawasan oleh pihak Dinas Perhubungan yang meliputi perlengkapan berlayar.
- f. Perlunya dibuat standar untuk masa layan kapal guna tetap menjaga kondisi kelaikan kapal.

4. Aspek SDM dan Penggunaan ASD

- a. Perlunya dilakukan pemeriksaan oleh petugas kepada para awak kapal untuk memastikan bahwa awak kapal benar-benar profesional dalam mengoperasikan kapal, yaitu berupa pemeriksaan terhadap Surat Tanda Kecakapan (STK) atau Surat Keterangan Kecakapan Kapal Pedalaman (SKKKP).
- b. Meningkatkan pemeriksaan kesehatan bagi awak kapal dalam bentuk surat kesehatan kepada Pemda.

- c. Melakukan pemeriksaan bagi penumpang yang melanggar peraturan dan melakukan tindakan tegas, bila perlu diberikan sanksi bagi yang melanggar.⁴⁰

5. Penanganan Pasca Kecelakaan ASD

- a. Menyediakan pos gawat darurat maupun Standar Prosedur Operasional (SPO).
- b. Mempertahankan atau meningkatkan santunan biaya pengobatan kepada korban kecelakaan ASD dari pihak PT. Jasa Raharja.

Saat terjadi kecelakaan kapal atau kapal tenggelam, ada beberapa hal yang harus diperhatikan yaitu:

1. Cepat tanggap dan teliti dalam kecelakaan tersebut.
2. Jangan lupa untuk nahkoda mengumpulkan bukti-bukti otentik.
3. Nahkoda, Perwira dan awak kapal pada awal mempertahankan keberadaan kapal harus tenang dan tidak memperburuk situasinya.

Saat ini pemerintah juga tengah mengadakan berbagai sosialisasi kepada masyarakat tentang keselamatan saat menaiki kapal angkutan. Sosialisasi ini dianggap pemerintah sangat penting guna untuk mencegah jatuhnya korban meninggal dunia apabila terjadi nya kapal tenggelam saat beroperasi. Kemudian sosialisasi ini juga dilakukan guna untuk menghilangkan efek trauma dari masyarakat apabila ingin menaiki kapal angkutan sungai dan danau, karena melihat dari kasus yang baru-baru ini terjadi yaitu tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun.

⁴⁰Hasil Wawancara dengan Ibu Rohami selaku Kabid Pelayaran Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara. Tanggal 21 Februari 2019.

Pemerintah juga mengajak masyarakat melalui sosialisasi yang tengah dilakukan, untuk sama-sama melakukan pengawasan terhadap petugas-petugas yang ada seperti pengawas pelabuhan, Nahkoda, Anak Buah Kapal dan sebagainya. Pemerintah menyarankan kepada masyarakat apabila ada melihat petugas-petugas perkapalan tersebut melakukan kesalahan, maka diminta kepada masyarakat yang melihat untuk segera melaporkan nya ke pihak yang berwajib.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Kelaiklayaran sebuah kapal berdasarkan Keputusan Menteri Nomor 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau adalah kondisi kapal yang memenuhi standar perizinan angkutan sungai dan danau serta kewajiban dan pertanggungjawaban pihak pengusaha dan pihak pengawas pengoperasi kapal. Serta kelaiklautan berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah kondisi kapal yang memenuhi standar keselamatan kapal, pengawakan, batas muat, pemuatan kapal, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, pencegahan dan manajemen keamanan kapal.
2. Dalam pengoperasian kapal tidak hanya satu pihak yang terkait, namun beberapa pihak juga terkait baik itu secara langsung maupun tidak langsung begitu juga dalam pemenuhan keliklayaran kapal, termasuk jika terjadinya kapal tenggelam, pihak-pihak yang terkait kan mempertanggungjawabkan sesuai dengan porsi masing-masing yang sudah diatur oleh Undang-undang. Tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun ada beberapa pihak yang terkait yaitu pihak Dinas Perhubungan setempat, dan Nahkoda. Pihak Dinas Perhubungan menjadi pihak yang bertanggungjawab secara pidana dan didakwa beberapa Pasal termasuk melanggar Pasal 303 ayat (3) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Jo Pasal 359 Kitab Undang-undang Hukum Pidana. Jo Pasal 55 dan 56 Kitab Undang-undang Hukum Pidana.

3. Dalam upaya pencegahan dan menanggulangi kejadian kapal tenggelam, pihak pemerintah melakukan banyak tindakan langsung berupa sosialisasi tentang kemandirian dan keselamatan kapal, memperketat pengawasan pengoperasian pelabuhan, serta pengawasan dan peningkatan terhadap masalah perizinan kapal laiklayar.

B. Saran

Berdasarkan paparan yang telah dijabarkan oleh penulis, maka penulis mengutarakan saran sebagai berikut:

1. Dalam standarisasi kapal dan sistem perizinan menyarankan agar lebih diperbaiki lagi ke depannya, begitupun peraturan yang sudah ada harus lebih ditingkatkan lagi dalam pelaksanaannya.
2. Terjadinya kapal tenggelam seperti kapal KM Sinar Bangun di perairan Danau Toba bukan hanya pihak terkait langsung seperti Nakhoda saja untuk memenuhi kelaiklayaran, namun pihak yang tidak terkait secara langsung seperti pihak Dinas Perhubungan juga mempunyai tanggungjawab dalam pemenuhan kelaiklayaran tersebut. Undang-undang memberikan fungsi, tugas dan wewenang pada masing-masing pihak untuk melakukan tugas. Sama seperti hal jika terjadi kapal tenggelam akibat tidak laiklayar, pihak-pihak terkait harus bertanggungjawab sesuai dengan porsinya masing-masing.
3. Pemerintah harus lebih tegas dan lebih aktif dalam pengawasan pengoperasian kapal di pelabuhan. Pemerintah juga harus lebih tegas dalam menindak apabila ada yang melakukan kesalahan baik sekecil apapun.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Abdussalam dan Adri Desasfuryanto. 2018. *Victimology*. Jakarta: Ptik Press.
- Agus Rusianto. 2016. *Tindak Pidana & Pertanggungjawaban Pidana Tinjauan Kritis Melalui Konsistensi Antara Asas, Teori, dan Penerapannya*. Jakarta: Prenadamedia Group
- Andi Hamzah. (I). 2008. *Asas-asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Andi Hamzah. (II). 2008. *Terminologi Hukum Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Bambang Waluyo. 2016. *Penegakan Hukum di Indonesia*. Jakarta. Sinar Grafika.
- Barda nawawi arief. 2016. *Bunga rampai kebijakan hukum pidana*. Jakarta: PrenadaMedia Group.
- Frans Maramis. 2012. *Hukum pidana Umum dan Tertulis di Indonesia*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Moeljatno. 2008. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Muhamad Sadi Is. 2015. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Prenada media Group
- Munir Fuady. 2002. *Perbuatan Melawan Hukum*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Satjipto rahardjo. 2011, *Penegakan hukum suatu tinjauan sosiologis*, Yogyakarta: Genta Publishing.
- Siswanto Sumarso. 2005. *Penegakan Hukum Psikotropika*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Siswanto Sunarso. 2015. *Filsafat Hukum Pidana: Konsep, Dimensi, dan Aplikasi*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Soerjono Soekanto. 2007. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press. Cet. Ke-3.
- Zaeni Asyhadie dan Arief Rahman. 2016. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers.

B. Arttikel, Makalah dan Karya Ilmiah

- Bendjamin Benny Louhenapessy dan Hermawan Febriansyah. "Standardisasi Industri Kapal di Indonesia". Dalam Jurnal Standardisasi . Vol. 19 no 1. Maret 2017.
- Vicky Hanggara Alexandro. "Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Kecelakaan Kapal Akibat Tidak Laik Laut". Dalam Jurnal Hukum Adigama.

C. Undang-Undang

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau.

Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP).

Peraturan Bupati Samosir Provinsi Sumatera Utara Nomor 49 Tahun 2017 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Pokok, dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Samosir.

Peraturan Kepala Badan Standarisasi Nasional Nomor 135/PER/BSN/12/2010 Tentang Sistem Standarisasi Nasional.

Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.

Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Undang-undang Nomor 13 Tahun 2006 tentang Perlindungan Saksi dan Korban.

D. Internet

Hasnia Mangun. "Justice House". melalui <http://hasniaabni.blogspot.com/2013/04/peran-korban-dalam-terjadinya-tindak.html?m=1>, diakses Jumat, 01 Februari 2019, Pukul 15.30 wib

Minirdinatajaka, "Penegakan pidana di Indonesia", <https://mirdinatajaka.blogspot.com>, diakses Senin, 07 Desember 2018, pukul 20.00 wib.

Rappler, "Di balik tragedi tenggelamnya KM Sinar Bangun di Danau Toba", <https://www.rappler.com/indonesia/berita/205377-fakta-tenggelam-kapal-sinar-bangun-danau-toba>, diakses Senin, 10 Desember, pukul 2018 wib.



KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH SUMATERA UTARA
DIREKTORAT RESERSE KRIMINAL UMUM
Jln. Sisingamangaraja km. 10.5 No.60 Medan 20148

Medan, 26 Februari 2019

Nomor : B / 069 / II/RES.1.24/2019/Ditreskrimum
Klasifikasi : Biasa
Lampiran : -
Perihal : Surat Keterangan Riset

Kepada

Yth DEKAN FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS
MUHAMMADIYAH SUMATERA
UTARA

Di

Medan

1. Rujukan : Surat dari DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA, kepada Dirreskrimum Polda Sumut Nomor : 764 / II.3-AU / UMSU-06 / F / 2019 tanggal 18 Februari 2019 perihal Mohon Izin Riset.
2. Sehubungan dengan rujukan surat tersebut diatas dijelaskan kepada Dekan, bahwa :

Nama : Dian S Bayu Pamungkas
NPM : 1506200169
Fakultas : Hukum
Prodi/bagian : Ilmu Hukum / Hukum Pidana
Judul Skripsi : Penegakan Hukum Pidana Terhadap Kelalaian Pihak Dishub yang mengakibatkan kecelakaan dan menimbulkan Korban Jiwa.

Benar telah datang ke Ditreskrimum Polda Sumut untuk melakukan Riset, guna bahan penulisan Skripsi yang berjudul : Penegakan Hukum Pidana Terhadap Kelalaian Pihak Dishub yang mengakibatkan kecelakaan dan menimbulkan Korban Jiwa.

3. Demikian untuk maklum.

an. DIREKTUR RESERSE KRIMINAL UMUM POLDA SUMUT
KASUBDIT 1 TP KAMNEG



Drs. SIMON PAULUS SINULINGGA
AKBP NRP 68090685

Tembusan :

1. Dirreskrimum Polda Sumut.
2. Kabagbinopsnal Ditreskrimum Polda Sumut.
3. Kasubbagrenmin Ditreskrimum polda Sumut.



PEMERINTAH PROVINSI SUMATERA UTARA
DINAS PERHUBUNGAN

Jalan Imam Bonjol No. 61, Telp. (061) 4510082 - 4510083, Fax (061) 4568206
MEDAN - 20157

SURAT KETERANGAN

Nomor : 800/ 238 /KP/PHB/2019

Yang bertanda tangan dibawah ini Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara, dengan ini menerangkan bahwa :

N a m a : **DIAN S BAYU PAMUNGKAS**
Nomor Pokok Mahasiswa : 1506200169
Program Studi : S.1 / Hukum

Benar telah melaksanakan Penelitian pada Kantor Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara sesuai surat Rekomendasi Penelitian dari Kepala Badan Kesatuan Bangsa Dan Politik Provinsi Sumatera Utara Nomor : 070-276/BKB-P Tanggal : 14 Februari 2019 dan Surat Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara Nomor : 423.4/198/UM/PHB/2019 Tanggal : 18 Februari 2019 Perihal Rekomendasi Penelitian, guna untuk penyusunan penyelesaian Tugas Akhir yang berjudul :

"PENEGAKAN HUKUM PIDANA TERHADAP KELALAIAN PIHAK DISHUB YANG MENGAKIBATKAN KECELAKAAN DAN MENIMBULKAN KORBAN JIWA"

Demikian surat keterangan ini diperbuat dengan sebenarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya, dan apabila dikemudian hari terdapat kekeliruan akan diadakan perbaikan kembali sebagaimana mestinya.

Medan, 27 Februari 2019

a.n. KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
PROVINSI SUMATERA UTARA
SEKRETARIS

u.b,

KEPALA SUB BAGIAN UMUM DAN
KEPEGAWAIAN


DOMINIKUS ESTI WIDJANARKO, A.Md LLAJ
PENATA TINGKAT I
NIP-19710317 199301 1 001

Tembusan Yth :

Kadishubsu (sebagai laporan) ;
Dekan Fak. Hukum UMSU ;

Ybs, untuk diketahui;

**UMSU**

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila menjawab surat ini, agar disebutkan nomor dan tanggalnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Muchtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id>, <http://www.fahum.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id, fahum@umsu.ac.id

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI MAHASISWA

NAMA : DIAN S BAYU PAMUNGKAS
NPM : 1506200169
PRODI/BAGIAN : Ilmu Hukum/Hukum Pidana
JUDUL SKRIPSI : PENEGAKAN HUKUM PIDANA TERHADAP KELALAIAN PIHAK DISHUB YANG MENYEBABKAN KAPAL TENGGELOM DAN MENIMBULKAN KORBAN JIWA (Studi di Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara dan Kepolisian Daerah Sumatera Utara)
Pembimbing : Dr. IDA HANIFAH, S.H., M.H

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	TANDA TANGAN
25/2-2019	Pengantar dan Skripsi	3/
28/2-2019	Bimbingan (Pembahasan kasus belaka)	3/
2/3-2019	Pembahasan FK	3/
5/3-2019	" Tinjauan pustaka	3/
6/3-2019	Bimbingan Bab II	3/
8/3-2019	Kerangka bimbingan	3/
9/3-2019	Bab dan buku	3/
11/3-2019	Ace dipertanggungjawabkan dan diuji	3/

Diketahui,
DEKAN FAKULTAS HUKUM

3/

(Dr. IDA HANIFAH, SH., MH)

DOSEN PEMBIMBING

3/

(Dr. IDA HANIFAH, S.H., M.H)